З Днем захисника Вітчизни!



НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

13 – 17 лютого 2012 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 7 (618)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

14 лютого Президент України Віктор Янукович своїм Указом призначив Андрія Клюєва Секретарем Ради національної безпеки і оборони України. Іншим Указом Глава держави призначив Раїсу Богатирьову Віце-прем'єр-міністром України – Міністром охорони здоров'я України. Про це повідомляє прес-служба Президента України.

3 стор.

З когорти справжніх

6 стор.

Іван Остренко:

"Тільки працьовита і добра людина може досягнути в житті всього, що задумала"

9 стор.

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

Під гвинтами Роман-Кош



8 стор.



Воздушный стрелок

Двенадцатого февраля 2012 года исполняется 90 лет нашему земляку, винничанину, ветерану Великой Отечественной войны Ивану Афанасьевичу Поденному.

12 стор.



Инженерно-авиационной службе – 70 лет

5 стор.

Миколаївські авіатори готуються до "Євро – 2012"



У спеціалізованому центрі бойової підготовки авіаційних фахівців Повітряних Сил Збройних Сил України розпочалась підготовка до виконання завдань під час проведення футбольного чемпіонату "Євро – 2012". Для цього протягом двох тижнів у закладі пройдуть підготовку штурмани наведення пунктів наведення авіації.

Як розповів начальник штурманської служби Спеціалізованого центру бойової підготовки авіаційних фахівців полковник Андрій Невський, тренуватись у Миколаїв приїдуть з усіх пунктів наведення авіації Повітряних Сил.

– Інтенсивність занять буде максимальною, адже за одну годину тренажерної підготовки кожен штурман має здійснити від 60 до 80 наведень винищувачів на повітряні цілі, – відзначив офіцер.

Заняття завершаться проведенням заліків, під час яких усім авіаторам буде поставлено відповідні оцінки.

Ярослав Чепурний.

З НАГОДИ СВЯТА

Товариші генерали, офіцери, сержанти, солдати!
Шановні працівники Збройних Сил України!
Дорогі ветерани Збройних Сил!

Від імені військової ради, Командування Повітряних Сил Збройних Сил України сердечно вітаю Вас з Днем захисника Вітчизни!

Це свято – данина глибокої поваги всім, хто служив на благо Батьківщині, хто сьогодні стоїть на захисті незалежності та територіальної цілісності нашої держави чи тільки готується вступити до лав української армії.

Нинішні захисники Вітчизни є гідними нащадками старших поколінь, продовжують та примножують їх славні бойові традиції. Високий професіоналізм, самовідданість і наполегливість особового складу Повітряних Сил Збройних Сил України є запорукою недоторканості повітряних рубежів незалежної України.

У цей святковий день щиро дякую всім військовослужбовцям та працівникам Повітряних Сил за вагомий внесок у зміцнення боєготовності нашого виду Збройних Сил України. Висловлюю глибоку повагу та вдячність ветеранам Великої Вітчизняної війни і Збройних Сил за Вашу активну життєву позицію та участь у військово-патріотичному вихованні молоді.

Бажаю всім Вам міцного здоров'я, родинного щастя, миру і добробуту, подальших успіхів у справі захисту Вітчизни!

З повагою

Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-полковник С.І.ОНИЩЕНКО.

ПОЛЬОТИ



Прикарпатці виконали чергову льотну зміну

15 лютого військові авіатори з бригади тактичної авіації, що на Івано-Франківщині, провели чергову льотну зміну, упродовж якої виконали близько двох десятків вильотів. Як і в попередні рази, польоти відбувалися за схемою "день-ніч".

В рамках льотної зміни льотчики відпрацювали питання взаємодії як між авіаторами, так і іншими родами військ, що будуть задіяні в організації безпеки футбольного чемпіонату "Євро - 2012", відновили навички з перехоплення та супроводження повітряних цілей.

Від початку навчального року авіатори бригади вже виконали низку поставлених перед ними завдань з підготовки до охорони неба під час футбольних матчів. Зокрема, відновлено навички всіх льотчиків, що заступатимуть на бойове чергування, перевірено стан техніки та систем зв'язку і спостереження тощо.

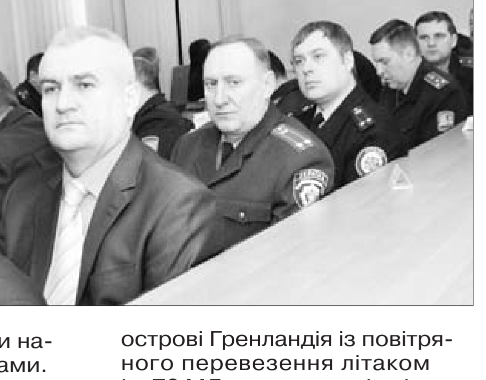
Тарас Грень.

ОПЕРАТИВНИЙ ЗБІР

Повітряні Сили уточнюють плани на рік

Протягом тижня у штабі Командування Повітряних Сил ЗС України проходив оперативний збір з керівним складом виду Збройних Сил. Зазвичай цей захід проводять на початку навчального року. Тут закладається основна фундаментальна база для проведення всієї оперативної і бойової підготовки на поточний рік.





Особливості цьогорічного збору – напрацювання поглядів на нові форми і способи підготовки органів управління об'єднань, з'єднань, військових частин та підрозділів. У процесі роботи розглядалися питання подальшого реформування та розвитку Повітряних Сил.

Оперативний збір проходив під керівництвом командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-полковника Сергія Онищенка. До нього залучався керівний склад повітряних командувань, навчальних закладів і центрів, командирів частин виду. Крім того, у зборі брали участь представники Генерального штабу ЗС України на чолі із заступником начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенантом Володимиром Артюхом, а також представники Національного університету оборони України, Сухопутних військ і Військово-Морських Сил ЗС України, міністерств надзвичайних ситуацій, внутрішніх справ та служби безпеки України.

Протягом першого етапу оперативного збору учасники розглянули навчальні питання з професійної підготовки на семінарських, лекційних заняттях. Другий етап збору розпочався із командно-штабної воєнної гри, в ході якої опрацьовувалися варіанти застосування Повітряних Сил.

Під час оперативного збору офіцери поглибили знання щодо основних положень, стратегії оперативного мистецтва, форм і способів застосування Повітряних Сил за досвідом останніх військових конфліктів, поглядів на подальше реформування і розвиток виду до 2025 року, удосконалили навички управління військами.

В ході проведення оперативного збору було поєднано теорію і практику підготовки та планування застосування Повітряних Сил з урахуванням досвіду, набутого під час проведення минулорічних навчань. Відпрацьовані документи ляжуть в основу проведення подальшого комплексу навчань з підготовки Повітряних Сил.

Адже на 2012 рік у Повітряних Силах сплановано чимало заходів за планами бойової та оперативної підготовки. Це і командно-штабні тренування, і льотно-методичні збори, і тактичні навчання бригад, полків та окремих структурних підрозділів. До того ж, Повітряні Сили традиційно планують провести українсько-білоруське та українсько-російське навчання із залученням чергових сил з протиповітряної оборони, українсько-данську операцію "Північний сокіл – 2012" на острові Гренландія із повітряного перевезення літаком Іл-76 МД пального та інші.

– Під час оперативного збору ми поєднали теорію і практику підготовки та планування застосування Повітряних Сил, – говорить командувач Повітряних Сил ЗС України генерал-полковник Сергій Онищенко. – Зокрема, перевірили правильність поцесу реформування і розвитку Повітряних Сил, узагальнили існуючі проблеми та шляхи їх вирішення. Крім того, підготувалися до практичних заходів з бойовим застосуванням військ на навчаннях, які проходитимуть восени майже на всіх полігонах Збройних Сил України. Також напрацювали єдині погляди щодо питань прикриття важливих об'єктів держави і районів проведення футбольного чемпіонату "Євро-2012".

Юрій Ігнат.
"Крила України".
Фото автора.

ПАМ'ЯТАЄМО

"Воїнам-афганцям від земляків-подолян"

15 лютого в Україні відзначається День вшанування учасників бойових дій на території інших держав та 23 річниця виведення військ СРСР з Республіки Афганістан.



Пам'ятні заходи пройшли сьогодні і на Подільській землі – у місті Вінниця.

Цього року вінницька обласна спілка учасників бойових дій вирішила розпочати вшанування із урочистої ходи від "Меморіалу Слави" до пам'ятника воїнам-афганцям. Загалом акцію підтримало близько півтисячі людей.

Біля пам'ятника афганцям відбувся мітинг, у якому взяли участь губернатор області Микола Джига, міський голова Вінниці Володимир Гройсман, тимчасово виконуючий посаду заступника командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, голова вінницької обласної спілки учасників бойових дій Петро Кирилишин, ветерани, вінничани та гості міста.

У своєму виступі Петро Кирилишин сказав багато теплих слів про своїх побратимів, подякував усім, хто знайшов час для вшанування воїнів-афганців, побажав присутнім міцного здоров'я та довгих років життя. Також голова спілки звернувся до представників різних політичних сил, громадських організацій та преси з проханням не політизувати, особливо у ці дні, тему афганської війни, а віддати шану тим, хто виконував свій військовий обов'язок у цьому страшному кровопролитті.

По завершенню мітингу ветерани-афганці розбились по групах і згадували про роки війни, своїх полеглих товаришів. Говорили про різні речі – політику, армію, суспільство. Але головне, про що вони згадували, це те, як вони пліч-о-пліч допомагали один одному в скрутні хвилини.

"Хто б як цю війну сьогодні не називав, – розповідає один із афганців, – солдати та офіцери виконували там свій обов'язок перед державою, було розуміння ситуації, серйозна взаємовиручка. До речі, у нашому війську зараз якраз потрібні саме такі побратимські стосунки поміж військовими, які були у нас з вами".

Напередодні річниці у багатьох середньоосвітніх навчальних закладах Вінниччини відбулись відкриті уроки на тему афганської війни, організовані спілкою учасників бойових дій. Дітям розповідали про реалії війни, відповідали на запитання школярів.

У 60-му гарнізонному Будинку офіцерів для воїнів-афганців організували тематичний концерт, який підготував ансамбль Центру військово-музичного мистецтва Повітряних Сил ЗС України. "Афганці" підспівували артистам, а у багатьох ветеранів війни – сильних духом чоловіків, виступали сльози.

Юрій Ігнат.
Фото автора.



Герой Радянського Союзу
генерал-майор у відставці
Сищиков Микола Сергійович
(14 грудня 1917 – 16 лютого 2012 року)

16 лютого 2012 року на 95-му році життя після важкої хвороби помер Герой Радянського Союзу генерал-майор у відставці Сищиков Микола Сергійович.

Народився Сищиков Микола Сергійович 14 грудня 1917 року в м. Владимир в сім'ї селянина, росіянин. У Радянській армії з 1938 року. У 1940 році закінчив Сталінградське військове авіаційне училище льотчиків. В боях Великої Вітчизняної війни – з серпня 1941 року. Командир корабля 4-го гвардії авіаційного полку (62-ї авіаційної дивізії авіації дальньої дії) гвардії старший лейтенант Микола Сищиков до липня 1943 року здійснив 241 бойовий виліт на бомбардування військово-промислових об'єктів, залізничних вузлів та аеродромів в глибокому тилу ворога, його живої сили і техніки на передній лінії фронту.

Звання Героя Радянського Союзу Миколі Сергійовичу було присвоєно Указом Президії Верховної Ради СРСР від 18 вересня 1943 року "За відмінне виконання завдань командування і проявлені при цьому мужність і героїзм, при бомбардуванні військово-промислових об'єктів, залізничних вузлів та аеродромів в глибокому тилу ворога, його живої сили і техніки на передній лінії фронту".

За ратні подвиги в роки Великої Вітчизняної війни Микола Сергійович був нагороджений орденом Леніна, Червоного Прапора, Вітчизняної війни першого ступеня, трьома орденами Червоної Зірки та багатьма медалями.

Після війни Сищиков Микола Сергійович проходив службу у складі Військово-Повітряних Сил СРСР на різних посадах. В 1954 році закінчив військову авіаційну школу дальньої авіації. З 1959 року Микола Сищиков в запасі. Після служби працював інспектором Держрибнадзору.

З 1996 року – голова обласної ради Героїв Радянського Союзу та Героїв Соціалістичної Праці, а також член президії обласної та міської організації ветеранів війни, праці і військової служби. Микола Сергійович постійно проводив активну роботу щодо військово-патріотичного виховання молоді.

Наказом Міністра оборони України від 23 березня 2007 року за значний особистий внесок у справу захисту Батьківщини від фашистських загарбників, мужність і героїзм, проявлені в роки Великої Вітчизняної війни, генерал-майор у відставці М.С.Сищиков був зарахований почесним солдатом 456-ї бригади транспортної авіації, що дислокується у с. Гавришівка на Вінниччині.

Талановитий льотчик, висококласний фахівець, авторитетний офіцер і товариш, душевна, високопорядна людина – він користувався повагою у всіх, хто його знав по службі та життєвому шляху.

Військова рада, Командування, особовий склад Повітряних Сил Збройних Сил України глибоко сумують у зв'язку зі смертю Героя Радянського Союзу генерал-майора у відставці Миколи Сищикова – людини великої військової та життєвої мужності та висловлюють щирі співчуття його сім'ї і рідним.

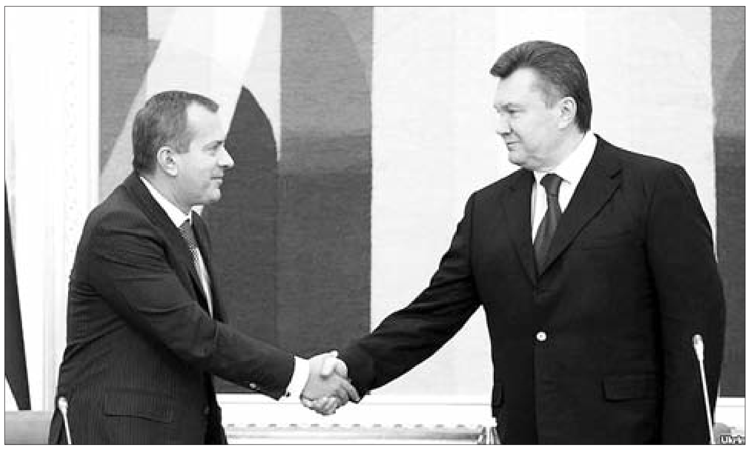
Світла пам'ять про Миколу Сергійовича Сищикова назавжди збережеться в наших серцях.

Військова рада, Командування Повітряних Сил Збройних Сил України.

ОФІЦІЙНО

Президент України Віктор Янукович:
“Завданням нового Секретаря РНБО є розбудова безпекового сектору держави”

14 лютого Президент України Віктор Янукович своїм Указом призначив Андрія Клюєва Секретарем Ради національної безпеки і оборони України. Іншим Указом Глава держави призначив Раїсу Богатирьову Віце-прем’єр-міністром України – Міністром охорони здоров’я України. Про це повідомляє прес-служба Президента України.



Цього ж дня Віктор Янукович представив членам та працівникам апарату Ради національної безпеки і оборони України новопризначеного Секретаря РНБО.

Перед новопризначеним Секретарем Ради національної безпеки і оборони України Андрієм Клюєвим стоїть завдання розбудови безпекового сектору держави в умовах сучасних викликів. Про це сказав Президент України Віктор Янукович під час заходу.

– Безпековий сектор потрібно розбудовувати в нових умовах, відповідаючи на ті виклики часу, які є перед нашою країною, – наголосив Глава держави.

Віктор Янукович висловив сподівання, що Андрій Клюєв відповідно до поставлених завдань скоординує роботу правоохоронних органів та спецслужб. Зокрема, він висловив сподівання, що керівники правоохоронних органів, спеціальних служб будуть надійними ланками у цій роботі.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.

АВІАПРОМИСЛОВІСТЬ

Українські авіабудівники планують вийти на виробництво 24 літаків в рік

ДП “Антонов” у поточному році планує вийти на виробництво 24 літаків в рік. Про це заявив президент – генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа, передає “Телеканал новин “24”.

“Завдання на цей рік – вийти на виробництво 24 літаків Ан-148 і Ан-158”, – сказав Д.Ківа. При цьому, за його словами, паралельно йде розробка нового літака Ан-178 вантажопідйомністю 15-18 тонн.

«Це сучасний літак, який буде як для комерційних перевезень вантажів, так і в якості військово-транспортного літака. Ми бачимо свою нішу і місце саме на цьому ринку. Досить вільну нішу. І бачимо досить більшу потребу у світі”, – відзначив президент ДП “Антонов”.

Також у ДП “Антонов” повідомили, що в 2012 році підприємство освоїло серійне виробництво літака Ан-148. У минулому році українські і російські авіабудівники спільно виготовили 8 таких літаків, у позаминулому – 6.

Розповідаючи про Ан-70, Дмитро Ківа повідомив, що в 2013 році у рамках замовлення Міністерства оборони України ДП “Антонов” має намір завершити будівництво першого літака Ан-70 для ЗС України.

“У наступному році – перший літак”, – сказав Д.Ківа. Він зазначив, що вже готовий фюзеляж першого літака, очікується поставка крил.

Д.Ківа також повідомив, що ДП “Антонов” активно взаємодіє з російською стороною з питань організації серійного виробництва літаків Ан-70.

Підготував Віктор Гедз. “Крила України”.

СПІВПРАЦЯ

ТРАСЕКА-ІІ підвищить безпеку польотів

Євросоюз розпочав в Україні проект технічної допомоги ТРАСЕКА-ІІ, на фінансування якої заплановано виділити майже 5 мільйонів євро. Про це повідомляє прес-служба Міністерства інфраструктури України.

ТРАСЕКА-ІІ – це регіональний міждержавний проект, що фінансується Євросоюзом для розвитку транспортного коридору з Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море з виходом на країни Центральної Азії і покликаний підняти рівень безпеки польотів авіації. Цей проект розпочався відразу після закінчення попереднього – ТРАСЕКА-І, який дозволив 97 українським спеціалістам у галузі цивільної авіації підвищити свою кваліфікацію і рівень знань про вимоги законодавства Євросоюзу у сферах льотної придатності, безпечної експлуатації авіатехніки, видачі свідоцтв авіаційному персоналу, авіаційної безпеки й охорони навколишнього середовища, а також пройти курси мовної підготовки.

За оцінкою фахівців, ТРАСЕКА-ІІ матиме позитивний вплив на подальше вдосконалення системи нагляду і контролю за безпекою авіації. В рамках проекту приділятиметься належна увага питанням організації повітряного руху, економічного регулювання доступу на ринок авіаційних перевезень та прав пасажирів авіаційного транспорту. Проект розраховано на три роки.

Окрім України, допомогу від Євросоюзу отримують Вірменія, Азербайджан, Грузія, Казахстан, Молдова, Таджикистан, Киргизстан та Узбекистан.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.

ВИПРОБУВАННЯ ХОЛОДОМ

Вітчизну відігріють її захисники!



Сильні морози, які у цей насправді лютий місяць охопили всю територію України, не обійшли стороною й Харківську область, де на сьогодні вже зафіксовано десятки випадків обморожень, а також декілька випадків з летальними наслідками. Місцевою владою постійно ведеться копітка робота щодо надання допомоги населенню, до якої залучилися не лише представники Міністерства з надзвичайних ситуацій, а й військовослужбовці Збройних Сил України.

Під час сильних холодів на допомогу мешканцям Чугуївського та Зміївського районів Харківської області прийшли військовослужбовці Повітряних Сил ЗС України. Зокрема, 203-я навчальна авіаційна бригада військовим транспортом доставила до місць обігріву чотири своїх намети, що розраховані на розміщення 25-и та 50-и чоловік.

– Першого лютого до мене звернулися представники місцевих органів самоврядування Чугуївського та Зміївського районів із проханням про допомогу у боротьбі з морозами. Оцінивши свої можливості, вже наступного дня ми доставили все необхідне для цивільного населення, – зазначив начальник Чугуївського військового гарнізону полковник Володимир Козак.

За словами командира військової частини, якщо існуватиме додаткова потреба у доукомплектуванні пунктів обігріву чи розгортанні нових, то військовослужбовці готові надавати необхідну допомогу й надалі.

Дмитро Чалий. м. Харків.

Прийти на допомогу – наш обов’язок

У Криму у зв’язку з аномально холодною зимою – з температурою до мінус 20 градусів, різкими поривами вітру, снігопадами, триває надання допомоги цивільному населенню військовими ЗС України. Так, до зенітної ракетної частини Повітряних Сил, де командиром полковник Віталій Павлюченко, по допомогу звернулися представники підшефного Феодосійського Республіканського дитячого будинку. 50 дітлахів у віці від 5 до 18 років через замерзлий водогін опинилися без води.



За словами заступника директора дитячого будинку Наталії Ліпагіної, наразі воду носять відрами з будівлі управління місцевого водоканалу, що поруч із сиротинцем. Але помити дітей допомогла саме військова частина, за що директор дитячого закладу Тамара Колєснікова щиро вдячна військовослужбовцям.

– Ми знайшли розуміння і допомогу у військових. Вони не байдужі до проблем сиріт. Дітям не тільки надали можливість митися в лазні, але й прийняли їх білизну для прання. У Феодосії нема громадських бань, а приватники до себе не пускають.

Заступник командира полку з виховної роботи підполковник Олександр Логінов зазначив, що військові надаватимуть допомогу сиротам скільки буде потрібно. Варто зазначити, що зенітна ракетна частина спільно зі службами МНС надає посильну допомогу і безхатченкам. У двох військових наметах, встановлених на території частин МНС Феодосійського регіону, обладнані пункти обігріву. За словами виконуючого обов’язки начальника частини СДПЧ-27 МНС Феодосійського регіону Олександра Коваленка, у них за майже два тижні обігрілося, знайшло притулок, гарячу їжу, гарячий чай, медикаменти понад 100 безхатченків. По радіо та телебаченню постійно передають оголошення, громадяни приносять до пунктів теплий одяг. А один з місцевих ресторанів відгукнувся на біду людей і забезпечує гарячою їжею.

– Це наш військовий обов’язок перед народом – прийти на допомогу простим людям в обставинах, які диктує зима, – повідомив підполковник Олександр Логінов.

Руслан Семенюк. Фото автора.

ЗУСТРІЧІ

Сучасники та учні Кожедуба в гостях у його крилатих нащадків



До Дня вшанування учасників бойових дій на території інших держав та 23-ої річниці виведення Радянських військ з Афганістану в Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбулася зустріч курсантів з ветеранами локальних війн.

Серед запрошених – учасник параду Перемоги у Москві 24 червня 1945 року, почесний громадянин Харкова, полковник у відставці Дмитро Крячко, учасник бойових дій у В’єтнамі полковник Євген Богун, учасник бойових дій на Кубі полковник у відставці Дмитро Марченко, голова харківського обласного комітету ветеранів локальних війн Іван Стойка та інші.

Під час зустрічі перед курсантами виступили почесні гості, які розповіли про свою нелегку службу та особливості тих місць, де вони воювали чи виконували миротворчі місії. Після цього гостей та усіх присутніх привітав оркестр університету, який виконав низку музичних композицій. Також для перегляду був запропонований відеоролик “Пролог”, який наочно продемонстрував тяготи військової служби під час бойових дій.

На завершення заходу усі бажаючі ознайомилися з цікавою та змістовною фотовиставкою.

Дмитро Чалий. м. Харків.



Мінус 20°С – льотна зміна за планом!

Цього року всіх українців порадувала справжня зима із лютими морозами, заметілями та рясними снігопадами. Але незважаючи на складні метеоумови, коли сильний вітер постійно змінює напрямок,а хуртовини призводять до поганої видимості, життя військової авіації не завмирає, а навпаки, підрозділи повноцінно функціонують. Військові завжди готові до виконання завдань за призначенням.



На підтвердження цього пропонуємо Вашій увазі фоторепортаж, що розповідає про будні особового складу авіаційної транспортної бригади Повітряних Сил, командиром якої полковник Олег Нечипорук.

Підготовка аеродрому, літака чи вертольота до вильоту, особливо в морозні снігові дні – копітка, важка процедура, у якій задіяний майже весь особовий склад.

Звичайно, літак не підніметься у небо, коли снігу намело заввишки у 30 см. І він далі все падає та падає. Попри те, що вже пізня ніч, гул машин на аеродромі не замовкає. Військовослужбовці батальйону аеродромно-технічного забезпечення, командир якого підполковник Володимир Шевчук, у кількості 20 чоловік, "озброївшись" 7 спецмашинами, очистили вже від снігу та льоду 15 гектарів території. Ще декілька метрів – і злітно-посадкова смуга готова до експлуатації. Щоб вся робота не зійшла нанівець, особовий склад батальйону та техніка знаходяться на постійному чергуванні. Також організовано групу для ремонту і обслуговування спецтехніки.

Дев'ята година ранку. Повітряні судна знаходяться на стоянці закриті, заглушені. Підготовка літака або вертольота до вильоту в холодну пору збільшується на 30-40 хвилин. Авіатехнік – головний товариш літального апарата на землі. Саме про деякі такі зимові нюанси в роботі розповів старший інженер інженерно-авіаційної служби бригади майор Андрій Зелений.

– Більшість контактів, реле в мороз працюють з перебоями, та й у літаку холодніше ніж на вулиці. Тому потрібно обігріти судно. Для цього є спеціальна машина. Так що розпрямляємо рукава підігрівання по усьому салону і командуємо, щоб водій заводив свою"пічку". Через деякий час в літаку стане набагато комфортніше. Щодо вертольота, то в ньому є гасовий обігрівач, котрий дає можливість підігріти гвинтокрил власними силами, не використовуючи додаткової автотехніки. А так літак сам себе забезпечує – гвинти, шибки, передні кромки крила, вхідні пристрої двигуна обігріваються за допомогою електрики або гарячого повітря.

Візуальний огляд літака в таку погоду – теж не проста робота. Необхідно переконатися в тому, що на ньому немає зовнішніх подряпин і ушкоджень (наприклад, унаслідок зіткнення з птахами або з якихось інших причин), перевірити кріплення, щоб жодна гайка "не ослабла". Потім ретельно оглядаються шасі, двигуни, перевіряється рівень масла в двигунах. На холоді масло густішає, тому автомобільним моторним підігрівачем воно розігрівається. Це дозволяє згодом запустити двигун.

Запуск двигунів робиться за командою авіатехніка. Ще один погляд на літак, і авіатехнік піднімає праву руку з піднятим вгору великим пальцем, що означає: "Все гаразд, виліт дозволяю"!



За льотну зміну, котра проходила при мінус 20 градусах, на літаках типу Ан-26, Ан-24 та вертольотах Мі-8, Мі-9 з 13 до 22 години у складних та простих метеоумовах екіпажі виконали завдання з Курсу бойової підготовки транспортної авіації.

Екіпажі здійснили обліти літаків та вертольотів, відпрацювали різноманітні вправи відповідно до Курсу бойової підготовки транспортної авіації. Крім того, у кожного льотчика була індивідуальна програма підготовки та завдання. Зокрема, начальник служби безпеки польотів майор Дмитро Майборода виконав політ на імітацію відмови двигуна, коли один двигун вимикається, а на іншому продовжується політ та здійснюється посадка. Заступник командира авіаційної ескадрильї майор Андрій Сідаш продовжив виїзну програму як командир "корабля".

Не зупиняється на досягнутому і заступник командира вертолітної ескадрильї майор Тетяна Конарьова-Шеляєва, котра на практиці відпрацьовувала особисту програму підготовки на вертольоті.

– В холодну пору року, при сильній щільності повітря, – розповідає командир авіаційної ескадрильї бригади підполковник Євген Шкурат, – двигуни працюють із максимальною можливістю. Важкий літак має змогу відмінно розвивати вертикальну швидкість набору висоти. Це стосується і економічних режимів руху, коли повітряне судно здатне також набирати велику швидкість. Літак у повітрі слухняний, миттєво реагує на зміну положення руля висоти та напрямку, елеронів.

Екіпажу літака при посадці на смугу потрібно бути готовим до своєчасного реагування на різноманітні ситуації, особливо при попаданні на плями льоду.

За словами старшого штурмана частини підполковника Віталія Воробея, під час виконання завдання екіпажам потрібно було враховувати і температурну поправку для розрахунку приборних висот польоту. Це особливо важливо при низьких мінусових температурах.

Протягом льотної зміни 20 разів піднімали авіатори крилату техніку. Всі екіпажі із поставленими завданнями справилися на "добре" та "відмінно", відмов авіаційної техніки, які б вплинули на виконання завдань, не було.

Руслан Лінник.
"Крила України".
Фото автора.





Инженерно-авиационной службе – 70 лет



Инженерно-авиационная служба (ИАС) является одной из основных служб в авиации, свою историю она ведет от мотористов и механиков дореволюционной России. Началом образования ее элементов можно считать 1910 год, когда на создание Военно-Воздушного Флота России было закуплено 11 самолетов, а при авиационном отделе Гатчинской Офицерской воздухоплавательной школы началась подготовка авиационных механиков и мотористов.

За годы существования военной авиации ИАС претерпевала ряд организационно-штатных изменений, не раз менялось название. Но суть работы оставалась прежней – поддержание боеготовности авиационной техники, организация ее технической эксплуатации, проведение ремонта и инженерно-техническая подготовка личного состава.

До 1933 года ИАС называлась технической, в период 1933-1940 гг. – технически-эксплуатационной, с 1940 г. по февраль 1942 г. – эксплуатационно-технической службой. Необходимо также напомнить, что ВВС носили следующие названия:

Развитие ИАС условно можно разделить на три этапа:

1-й этап – до июня 1941 года;

2-й этап – 1941-1945 года;

3-й этап – как послевоенный период до развала СССР.

Зарождение ИАС

До 1925 г. Рабоче-Крестьянский Воздушный Флот не имел службы технического обеспечения и обслуживания авиационных частей.

В связи с количественным и качественным ростом авиации в 1925 г. была создана Технически-эксплуатационная инспекция в составе отдела снабжения Управления ВВС РККА, что явилось прообразом центрального органа ИАС ВВС. В авиационных эскадрильях были введены должности старшего механика и инженера-механика (1924 г.), в бригадах – старшего инженера (1926 г.), в ВВС округов – старшего инженера-инспектора, создаются отделы технической эксплуатации (1928 г.).

К началу 30-х на уровне ВВС округа сложилась ИАС и были созданы отделы технической эксплуатации во главе со старшим инспектором, на которого возлагалось руководство эксплуатацией авиационной техники в частях и соединениях округа. В 1933 году введена должность Главного инженера-механика ВВС.

В дальнейшем, в 1939 году в составе Главного управления ВВС создается самостоятельное Управление эксплуатации и войскового ремонта. В это время ИАС организационно оформилась в самостоятельную службу в современном ее понятии. Начальник Управления, он же Главный инженер ВВС, кроме контролирующих функций, получил и административно-распорядительные. Более того, это управление считалось вторым в составе Главного управления ВВС после Управления боевой подготовки.

В этом же году произошло отделение ИАС (в то время технически-эксплуатационной службы) от тыла. Она имела свои подразделения во всех частях, школах, соединениях и объединениях, а также соответствующие органы во всех звеньях управления, от эскадрильи до Управления ВВС.

В межвоенный период были разработаны Наставления НТЭС-33, НТЭС-36 и НТЭС-40, в которых был определен весь круг задач, решаемых ИАС, определялся порядок технической эксплуатации авиационной техники.

1941 год отмечен введением в штаты авиационных эскадрилий должностей авиационных техников, мастеров и мотористов по самолетам и моторам; радио, вооружению, электрооборудованию, приборам, кислородному оборудованию.

По линии полк – дивизия – управление ВВС округа – Главное управление ВВС КА сложилась стройная система технического руководства по трем специальностям: самолет и моторы, авиавооружение и специальное оборудование.

Техническая оснащенность авиатехники привела к увеличению количества технического состава. Если в 1921 г. в авиационном отряде было 18 специалистов, то в 1941 г. в авиаэскадрилье насчитывалось от 39 до 79 технических специалистов.

Участие ВВС КА в Великой Отечественной войне

Структура ИАС ВВС предвоенного периода (которая в то время называлась эксплуатационно-технической службой) обеспечивала эксплуатацию авиационной техники в мирное время. Однако она имела ряд существенных недостатков, не позволяющих в полной мере осуществлять руководство деятельностью личного состава при эксплуатации и ремонте авиационной техники в военный период.

Во-первых, аппарат ИАС на всех уровнях был развит слабо. Управление Главного инженера ВВС военного округа состояло из пяти человек, старшего инженера дивизии и полка – из трех человек. В условиях, когда в ВВС округа входило до десяти авиационных дивизий (около 30 авиаполков) и десяти отдельных эскадрилий, такое количество инженеров не могло предметно руководить личным составом ИАС.

Во-вторых, эксплуатация и ремонт авиационной техники находились в разных руках. Ремонтная сеть ВВС (стационарная и полевая) подчинялись начальнику управления снабжения. Ремонтные мастерские ПАРМ-1 входили в состав тыловых частей (БАО) и при перебазировании полка оставались на прежнем месте базирования, а полк – без средств ремонта и запасов материалов.

В-третьих, на всех уровнях управления ИАС не осуществляла отчетность по авиационной технике, в том числе и пономерной учет наличия и состояния самолетов.

Как показал опыт боевых действий, существующая в предвоенное время структура ИАС не смогла решать вновь возникшие задачи и, прежде всего, по восстановлению поврежденных самолетов и обеспечению максимального количества вылетов на выполнение боевых задач.

Реорганизация началась в августе 1941 года, однако сразу найти оптимальную структуру не удалось. Пришлось пройти несколько этапов реорганизации, прежде чем пришли к окончательной структуре начала 1943 г.

В сентябре 1941 г. на базе Управления технической эксплуатации и Управления ремонта, которое подчинялось начальнику снабжения и ремонта Главного управления ВВС РККА, было создано Управление эксплуатации и ремонта. Должность Главного инженера ВВС была упразднена, а начальнику управления подчинялись Главные инженеры ВВС фронтов и округов.

Двадцать пятого февраля 1942 года, согласно приказу Наркома Обороны, начата реорганизация эксплуатационно-технической службы ВВС с присвоением ей более точного названия "инженерно-авиационная служба".

В марте 1942 г. на базе Управления эксплуатации и ремонта ВВС и Управления опытного строительства создается Главное управление ИАС ВВС РККА.

Одновременно Управление эксплуатации и ремонта реорганизуется в два управления: Управление технической эксплуатации и Управление ремонта. Кроме того, в состав Главного управления ВВС были включены 5 самостоятельных отделов из Управления опытного строительства.

В штаты авиаполков, управления авиадивизий введены должности инженеров по полевому ремонту, а при Главном инженере ВА, ВВС фронтов (округов) созданы отделы ремонта и технической эксплуатации.

Но уже в июне 1942 г. самостоятельные отделы были вновь объединены в Управление опытного строительства, а в декабре 1942 г. Управление было исключено из Главного управления ИАС ВВС РККА.

В феврале 1943 г. в составе Главного управления ИАС ВВС РККА образовано новое управление – Управление полевого ремонта, а Управление ремонта стало именоваться Управлением капитально-восстановительного ремонта. При аппарате Главного инженера ВА (ВВС фронта, округа) были созданы отделы полевого ремонта.

В 1942-1943 гг. из состава тыла в инженерно-авиационную службу была передана ремонтная сеть: ПАРМ-1 в авиаполки, а ПАРМ-3, ПАРБ – в авиадивизии.

Одновременно с реорганизацией были уточнены задачи, возлагаемые на ИАС, обязанности и ответственность ИТС. Приказом Наркома Обороны и Директивой Командующего ВВС РККА было определено правовое положение должностных лиц ИАС от моториста до Главного инженера ВВС РККА.

Все эти изменения легли в основу Наставления по инженерно-авиационной службе (НИАС-43).

Реорганизация ИАС, проведенная в 1941-1943 гг., подняла на должную высоту ее роль и значение, роль и служебное положение руководящего состава ИАС.

За время Великой Отечественной войны ИТС обеспечено 3124 тыс. боевых самолетовылетов, при выполнении которых на противника было сброшено 31 млн. бомб различного калибра общим весом более 660 тыс. тонн.

Авиаремонтной сетью и ИТС частей проведено 1,65 млн. самолето-ремонтов (из них 53,3 тысячи восстановлено капитальным и средним ремонтом, что составляет около 50% от общего количества самолетов, выпущенных промышленностью в годы войны).

С мест вынужденной посадки было эвакуировано более 3,5 тыс. самолетов, в ходе войны освоено 20 новых типов самолетов и моторов, на тысячах самолетов были выполнены работы по их модернизации.

Таков краткий итог деятельности личного состава ИАС в годы войны.

Инженерно-авиационная служба в послевоенный период

Этот период характеризуется техническим развитием авиационной техники и переходом от поршневой авиации к реактивной:

В связи с быстрыми темпами развития авиационной техники возникла необходимость в изменении и усовершенствовании форм и методов ее технической эксплуатации и ремонта:

1952 год – издается Наставление по ИАС (НИАС-52), в котором были отражены особенности эксплуатации дозвуковых реактивных самолетов;

1953 год – в авиационных эскадрильях вводится должность заместителя командира АЭ по ИАС;

1954 год – в авиации ВС СССР была внедрена групповая система подготовки авиационной техники, при которой самолеты закреплялись за частью технического состава, а другая часть объединялась в группы в масштабе части (полковые группы) и подразделения (группы обслуживания АЭ, ТЭЧ ап). Эта система нашла широкое применение и существует до сегодняшнего дня;

1956 год – издается НИАС-56, в котором были учтены все изменения в системе технической эксплуатации, подготовки авиационной техники и организационно-штатной структуры ИАС;

1960-1970 гг. – дальнейшее техническое развитие авиационной техники, различие задач, решаемых авиацией, привело к усовершенствованию организационно-штатной структуры ИАС авиационных частей. Были созданы специализированные подразделения подготовки управляемого вооружения (ПППР, СИС), подразделения подготовки и эксплуатации средств фото– и радиотехнической разведки, средств РЭБ;

1964 г., 1971 г., 1978 г. издаются очередные Наставления по инженерно-авиационной службе (НИАС-64, НИАС-71, НИАС-78);

1976 г. – осуществлена реорганизация системы подготовки офицеров ИАС, которая была вызвана качественными изменениями авиационной техники. Подготовка инженеров, кроме ВВИА им. Н.Е.Жуковского, Рижского и Киевского ВВАИУ, начала осуществляться и в Воронежском, Иркутском, Харьковском, Тамбовском и Даугавпилском ВВАИУ. В ВВИА им. Н.Е.Жуковского началась подготовка руководящего инженерного состава;

1979-1989 гг. – инженерно-авиационная служба ВВС принимает участие в ИАО боевых действий в Афганистане, в процессе которых получила дальнейшее развитие и совершенствование. Накопленный опыт позволил выявить нерешенные проблемы и недостатки, что в дальнейшем позволило усовершенствовать ИАС, повысить эффективность эксплуатации авиационной техники;

1989 год – фронтовая авиация перешла на техническую эксплуатацию авиационной техники комплексными техническими расчетами. В авиационных эскадрильях образовано самостоятельное подразделение ИТС – авиационно-технический отряд (ато);

1990 год – издается НИАО-90, в которое вошли все изменения, касающиеся эксплуатации самолетов 4-го поколения, опыта боевых действий, и которое положило начало перевода авиационной техники на эксплуатацию по техническому состоянию.

Структура ИАС ВВС, сложившаяся на конец 1990 года, позволила в полном объеме применять планово-предупредительную систему эксплуатации и ремонта авиационной техники в авиации ВС СССР.

ИАС в своем развитие прошла очень сложный и трудный путь, историкам есть над чем работать, чтобы опыт стал достоянием для тех, кто посвятил себя служению авиации и выбрал профессию специалиста инженерно-авиационной службы.

Уважаемые ветераны ИАС, специалисты ИАС, которые служат в авиации Вооруженных Сил Украины, с 70-летием Вас!

Хотелось бы особо поблагодарить генерал-лейтенанта В. Шатова, генерал-майоров В. Вариводу, П. Бралатана, В. Волошановского, А. Харченко, М. Смажелюка, В. Самулеева, полковников В. Лысого, А. Сущевского, А. Кочуркова, В. Печкурова, С. Антоненко, В. Яцюка, В. Бережного, А. Юзвенко, В. Хабарова, М. Борисенко, А. Ищенко, В. Ткачука, И. Недилько, всех, без исключения, начальников авиаремонтных заводов, которые стояли у истоков и внесли свой вклад в образование и развитие ИАС авиации Украины.

Генерал-майор в отставке Заместитель ГК ВВС по вооружению – начальник вооружения ГК ВВС с 1996 по 2003 гг. В. Степаненко.

РІК КОМАНДИРА-ЛІДЕРА

З когорти справжніх

Командир авіаційної ланки 1-ої бомбардувальної авіаційної ескадрильї бригади тактичної авіації імені Петра Франка капітан Андрій Коростіленко по праву вважається одним із кращих офіцерів частини. Військовий льотчик 3-го класу, він безмежно любить небо і свою професію. Літає, як тільки з'являється така можливість, адже проблема з пальним у Збройних Силах, на жаль, поки що не знята…



Андрій виріс у Кіровограді в робітничій сім'ї. Його батько, Віталій Петрович, водій-кранівник, а мати, Ольга Степанівна, вже на заслуженому відпочинку, а все трудове життя була робітницею. Робітник і молодший брат Максим, словом – справжня пролетарська родина. Один лише Андрій зі всіх Коростіленків обрав професію захисника Батьківщини. Можливо, на це якоюсь мірою надихнув приклад діда, Петра Коростіленка, який всю Велику Вітчизняну війну пройшов зі снайперською гвинтівкою, а може – і юнацька романтика зробила своє. Так чи інакше, а вже у старших класах хлопець замислювався над можливістю стати професійним військовим. До того ж Андрієві подобалися літаки. Але вступати до Державної льотної академії в рідному Кіровограді він не спішив. І ось у 2000 році юнак остаточно зробив свій життєвий вибір та вступив до Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба.

Це був експериментальний набір курсантів. Усі вони перші півроку здобували фах молодших авіаційних спеціалістів, отож Новий, 2001-ий рік зустріли з погонами молодших сержантів. І лише тоді почали освоювати льотну справу. Стажувався майбутній льотчик у навчальних авіаційних частинах у Чернігові та Чугуєві, ставав на крило за допомогою "літаючої парти" – навчально-тренувального літака Л-39 "Альбатрос". До випуску молодший сержант Андрій Коростіленко дійшов із 104 годинами нальоту та отримав третій клас військового льотчика.

За розподілом лейтенант Коростіленко потрапив до Старокостянтинова. Перші п'ять років служив на посаді старшого льотчика у 2-ій бомбардувальній авіаційній ескадрильї, а у 2010-му отримав під командування ланку у 1-ій ескадрильї.

Перенавчався на новий для нього тип авіаційної техніки, фронтовий бомбардувальник Су-24М, лейтенант у Миколаївському спеціалізованому центрі бойової підготовки авіаційних фахівців Збройних Сил України. Щоправда, літати на бомбардувальнику льотчикові доводиться небагато: все та ж сама хронічна нестача пального…

Батьківщина дала молодому льотчику, в принципі, все, що могла: він отримав спеціальність військового льотчика, служить. Разом із дружиною Наталею та трирічним сином Іллею він проживає не в орендованій, а у службовій квартирі. Словом – життя склалося. Ось тільки б авіагасу побільше!.. Бажання літати й служити у капітана велике. Коли випадає така можливість, він їздить до Миколаєва, Чугуєва та Василькова, де виконує польоти на літаку Л-39. Льотчики називають це словом "підльотувати". Для іноземного військового льотчика такі речі, як поїздки через всю країну для того, аби підтримувати свій професійний рівень, мабуть, здалися б, щонайменше, дикістю. Але, на жаль, українським військовим льотчикам нерідко доводиться робити саме так – "підльотувати" всюди, де лише є можливість. Є, звичайно, інший варіант – звільнитися з лав Збройних Сил, перенавчитися на інший тип авіаційної техніки – транспортний чи пасажирський літак – і заробляти пристойні гроші. Адже командир повітряного судна у будь-якій авіакомпанії заробляє щонайменше 15 тисяч гривень на місяць. І всі військові льотчики прекрасно про це знають! Проте, як було сказано у старому радянському культовому бойовику, є така професія – захищати Батьківщину. І ті, хто залишився у військовій авіації, хто не звільнився у пошуках кращого життя, ті і є справжніми захисниками Вітчизни, людьми, які служать в армії попри все. Серед таких – і капітан Андрій Коростіленко. Він службою задоволений, виконує свої обов'язки з радістю. "Тільки б пального побільше! – ніяково посміхається офіцер. – А так все прекрасно!"

Олексій Тригуб.

БОЙОВА ГОТОВНІСТЬ

Повітряна інспекція. Бачимо…чуємо…

Своєчасно виявити у повітрі, розпізнати порушника і оповістити про нього – таке триєдине завдання впродовж майже 60 років покладається на окрему радіолокаційну роту, командир якої майор Владислав Калінічев. Особовий склад немов оглядає та продивляється небо на південно-західних рубежах України за допомогою радіолокаційних станцій. Величезні локатори щомиті сканують повітряний простір. Від їх електронних "очей" та "вух" не сховається жодна деталь на небосхилі.





Аналогічних рот в радіотехнічних військах Повітряних Сил ЗС України нараховується понад 60. Всі вони здійснюють контроль за польотами своєї авіації, слідкують у взаємодії з органами обслуговування повітряного руху за дотриманням правил використання повітряного простору в прикордонній смузі та за порядком перетину державного кордону літальними апаратами України та іноземних держав.

Саме за повсякденною роботою особового складу підрозділу на днях мали можливість спостерігати представники засобів масової інформації.

Потрапивши на командний пункт окремої радіолокаційної роти, який знаходиться під землею, немов опиняєшся у жуль-вернівському підводному човні "Наутиліус": люки наглухо задраєні, шум апаратів, впевнені команди… Але тут спостерігають не за морським дном, а несуть бойове чергування з охорони повітряного простору України в єдиній системі ППО, забезпечуючи інформацією про повітряну обстановку в радіусі до 400 кілометрів, виявляючи та супроводжуючи при цьому в середньому близько сотні літальних апаратів за добу.

На стінах висять планшети, що відображають поточну оперативну обстановку. На запитання командира черговий чітко доповів, який борт, куди, звідки слідує, яким курсом, на якій висоті.

Щоб більш стало зрозуміло цивільним медійникам роль даної частини, військовослужбовці радіолокаційної роти демонструють тренувальні дії при порушенні літаком правил використання повітряного простору.

…Особовий склад зайняв бойові пости, звучать чіткі команди керівника. Додатково вмикаються радари, котрі на той час не задіяні в бойовому чергуванні, на моніторах відображаються маленькими цяточками повітряні цілі. Старший солдат Наталя Івахова робить видимим для всіх політ невідомого літака, наносячи відповідні позначки на планшет видимим для всіх.

Підрозділам оголошено готовність номер 1, увімкнуто додаткову кількість радіоелектронної техніки. Про порушника передано інформацію на керівні командні пункти. Через декілька хвилин отримано дані, що літак захоплений терористами. Наступним кроком, який побачили журналісти, стало подальше супроводження літака, піднятя у небо винищувачів для перехоплення порушника.

Це було звичайне тренування, під час якого військові діяли злагоджено та професіонально – кожна команда, кожен рух доведені до автоматизму.

– Ми оснащені радіолокаційними засобами, – розповідає майор Владислав Калінічев, – які дозволяють у будь-яку пору року, незалежно від метеорологічних умов та складної радіоелектронної обстановки, виявляти різноманітні засоби повітряного нападу на великих відстанях і на різних висотах, визначати їх точні координати. Забезпечуємо цілевказування винищувальній авіації.

В мирний час понад 1200 осіб особового складу РТВ виконують бойове завдання з охорони повітряного кордону нашої Держави загальною протяжністю близько 7000 кілометрів. В середньому за добу підрозділи РТВ виявляють та супроводжують близько 1600 цілей. В минулому році супроводжено близько 500 тисяч цілей, виявлено понад 20 порушень правил використання повітряного простору.

Спостерігаючи за діями військовослужбовців окремої роти, складається враження, що вони немов повітряна інспекція, котра слідкує за рухом літальних апаратів у небі та дотриманням ними усіх правил. Правил, від яких залежить життя людей та безпека Держави.

Руслан Лінник. Фото автора.

СТОРІНКИ ІСТОРІЇ

1943 год на полях сражений Великой Отечественной войны завершился началом одной из крупнейших по масштабности и продолжительности операции советских войск в ходе Второй мировой войны — Днепровско-Карпатской стратегической наступательной. Она состояла из десяти фронтовых наступательных операций. Сегодня мы расскажем об одной из них — Корсунь-Шевченковской (24 января — 17 февраля 1944 г.), 68 лет со дня окончания которой отмечается в эти дни.

Канны под Каневом

В ходе Кировоградской фронтовой наступательной операции (5 – 16 января 1944 г.) советские войска 2-го Украинского фронта создали условия для окружения крупной группировки войск Вермахта в так называемом Корсунь-Шевченковском выступе, который образовался в результате сложившейся на фронте обстановки. Ставка Гитлера и командование группы армий "Юг" рассчитывали использовать этот выступ в качестве плацдарма для наступления с целью восстановить линию фронта по западному берегу Днепра. Немецкое командование торопилось создать в районе выступа устойчивую оборону, которая могла бы обеспечить удержание всего плацдарма и служила бы исходным пунктом на случай развертывания наступательных действий. Местность с многочисленными реками, ручьями, оврагами с крутыми склонами и большим количеством населенных пунктов благоприятствовала обороне.

Придавая важное стратегическое значение удержанию Правобережной Украины, немецкое командование сосредоточило здесь крупные и наиболее боеспособные соединения и части – всего 93 дивизии, в том числе 18 (по другим данным 20) танковых из 25 (по другим данным из 24), действовавших на всем советско-германском фронте.

12 января 1944 г. Ставкой Верховного Главнокомандования была поставлена задача: 1-му (командующий генерал армии Н. Ватутин) и 2-му (командующий генерал армии И. Конев) Украинским фронтам встречными ударами под основание Корсунь-Шевченковского выступа окружить и уничтожить группировку немецких войск.

Начало наступления было определено: 1-му Украинскому фронту — 26 января, 2-му Украинскому – 25 января. Различие в сроках обуславливалось разницей расстояний, которые должны были преодолеть подвижные ударные группировки фронтов до Звенигородки, т.е. до пункта, где они должны были соединиться.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва. Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

Афганистан – анатомия кровавой драмы, или как СССР был втянут в “необъявленную” войну

Закінчення. Початок в №50.

А в Кабуле в это время (13 и 14 декабря) проводились организационные мероприятия по подготовке к операции по отстранению от власти Амина: добывалась необходимая информация, проводилась рекогносцировка, составлялись планы и схемы охраны объекта, уточнялись вопросы взаимодействия. Тогда же в Баграм начали перебрасывать второй батальон и разведывательную роту 345-го парашютно-десантного полка. Однако, даже с учетом этого усиления, советских войск в Кабуле и Баграме было очень мало для захвата первоочередных объектов: резиденция Амина, здание Министерства обороны, штаб Центрального армейского корпуса, радиоцентр, штаб ВВС, здание Министерства внутренних дел, здание контрразведки, тюрьма в Пули-Чахи, 4-я и 15-я танковые бригады, 7-я пехотная дивизия, 8-я пехотная дивизия, 88-я артиллерийская бригада, 37-й полк “коммандос”, 26-й парашютно-десантный полк. Фактически советским подразделениям ставились абсолютно нереальные задачи. Несмотря на это, 14 декабря в 15 часов 30 минут командирам подразделений поставили задачи на боевые действия – выдвинуться из Баграма в Кабул и штурмом овладеть резиденцией Амина, а также другими объектами согласно плану. Бойцы заняли места в боевых машинах, первый эшелон начал выдвижение, но в 16.30 последовала команда “Отбой!” Подразделения вернули в исходное положение. Возникает вопрос: почему отменили операцию? Причина оказалась в том, что Х. Амина пытались нейтрализовать при помощи заранее внедренного в его окружение агента-нелегала. “Мероприятие” с применением спецсредства в еду было проведено в полдень 13 декабря против Амина и его племянника Асадуллы – шефа контрразведывательной службы безопасности. Однако сказалась низкая квалификация людей, готовивших спецсредство. Хафизулла Амин оказался цел и невредим. Находившиеся в Баграме члены будущего афганского правительства во главе с Б. Кармалем на самолете Ан-12 срочно убыли в СССР. В Москву за подписями совпредставителей была направлена шифротелеграмма с оценкой ситуации и выводом о том, что имеющимися в Кабуле силами устранить Амина от власти невозможно. Просили усиления для проведения операции в Кабуле. И им такое усиление было обещано – воздушно-десантная дивизия.

В намечавшихся планах роль основной ударной силы отводилась 103-й воздушно-десантной дивизии, дислоцированной в белорусском городе Витебске и вблизи него. 103-й вдд командовал генерал-майор И. Рябченко, командиры полков подполковники Н. Батюков, Г. Шпак, К. Литовчик. Дивизия была поднята по тревоге 15 декабря и сразу приведена в полную боевую готовность. В это время был поднят и 345-й отдельный парашютно-десантный полк.

С 7.00 25 декабря 1979 г. в районе Термеза два понтонно-мостовых полка начали наведение наплавного понтонного моста через реку Амударья. В 15.00 московского времени 25 декабря 1979 г. сухопутная группировка войск 40-й армии перешла госграницу в районе Термеза, в тоже время самолеты военно-транспортной авиации с десантом на борту вошли в воздушное пространство Афганистана.

Первыми переправились разведчики и десантно-штурмовой батальон капитана Л. Хабарова, им предстояло занять перевал Саланг. Затем по понтонному мосту пошли остальные части 108-й мсд. Некоторые афганцы отнеслись к появлению советских войск настороженно, в контакты не вступали.

Были и враждебные проявления. Утром 26 декабря на перевале Саланг большая группа мятежников атаковала подразделения десантно-штурмового батальона капитана Л. Хабарова. Открытие ответного огня советскими подразделениями происходило вынужденно, так как порядок и условия применения оружия директивой Генерального штаба не были определены.

25-26 декабря 1979 г. в ходе воздушно-десантной операции был высажен посадочным способом на аэродромы Кабул (основные силы 103-й вдд) и Баграм (часть сил 103-й вдд и 345-й отдельный парашютно-десантный полк) воздушный десант в составе 103-й воздушно-десантной дивизии и 345-го отдельного парашютно-десантного полка.

Для переброски десантников на аэродромы Кабул и Баграм было совершено 343 (!) самолетовылета и затрачено 47 часов. В составе сухопутной группировки своим ходом вошла в Афганистан 56-я десантно-штурмовая бригада (командир бригады подполковник А. Плохих).

Ко времени высадки десантников обстановка в Кабуле резко изменилась. Активизировалась оппозиция, решив оказать вооруженное сопротивление советским войскам.

К утру 28 декабря 108-я мсд сосредоточилась в районе северо-восточнее Кабула. К операции в Кабуле по захвату дворца Тадж-Бек и отстранению от власти Х.Амина были привлечены специальные подразделения КГБ СССР (“Гром” (группа “А” или “Альфа”) – чуть более 30 человек, “Зенит” (КУОС) – 150 человек, рота пограничников – 50 человек, а также довольно значительная сила от Министерства обороны СССР: 103-я вдд, 154-й отряд специального назначения ГРУ ГШ (“мусульманский батальон”), подразделения 345-го отдельного парашютно-десантного полка, военные советники (в общей сложности более 10 тыс. человек). Все они, выполняя свои специфические служебные задачи, работали на конечный результат операции. Общий план операции в Кабуле, проводимой 27 декабря, был подготовлен совместными усилиями представителей Министерства обороны и КГБ СССР. Планом операции, получившей кодовое название “Байкал-79”, предусматривался захват 17-ти важнейших объектов в афганской столице.





Наиболее сложным и важным объектом для захвата был дворец Тадж-Бек, где располагалась резиденция Х.Амина и находился он сам.

27 декабря, в пятницу, Х.Амин давал торжественный прием во дворце. На приеме присутствовали члены Политбюро и ЦК НДПА, правительства Афганистана, а также советские дипломаты и советники. Охраняли дворец несколько частей афганской армии и около 2500 личных охранников Амина. Неожиданно, в самый разгар застолья (время уже подходило к 14 часам), Амин и многие гости почувствовали себя плохо… Повар по имени Мамоджон – узбек по национальности, выполняя задание КГБ, подсыпал ядовитое зелье в суп. Спасли Амина советские военные врачи, не поставленные в известность относительно готовящейся операции.

В ходе последовавшего затем штурма Амин и все его ближайшее окружение были физически уничтожены, свыше 300 человек из охраны дворца убиты, 1700 сдались в плен, некоторым удалось уйти в горы. Операция “Шторм-333” завершилась за 43 минуты с минимальными потерями.

“Шторм-333” – это и одна из самых блестящих операций в истории советских спецслужб, и пролог трагической ошибки, переросшей в многолетнюю войну…

Сразу же после захвата Тадж-Бека 40-я армия вошла на территорию Афганистана. В 3.00 ашхабадского времени 28 декабря 1979 года афганскую границу пересекли первые подразделения 5-й гвардейской мсд из района г.Кушка.

30 декабря 1979 г. газета “Правда” сообщила, что “в результате поднявшейся волны гнева Амин вместе со своими сторонниками предстал перед справедливым революционным судом и был казнен”.

Главой Афганистана стал Бабрак Кармаль…

P.S.

Всего за девять лет через боевые действия в Афганистане прошли 620 тыс. советских солдат и офицеров (из них 160 тыс. украинцев), погибли 14453 советских военнослужащих, 180 советников и 584 специалиста других ведомств. Не возвратились с войны в Украину 3360 человек, из которых погибли 3280, пропали без вести – 80.

В ходе боев потери советской боевой техники составили: 147 танков, 1314 ед. бронетехники (БМП, БМД, БТР), 433 артиллерийские системы, 1138 радиостанций и командно-штабных машин, 510 инженерных машин, 11369 бортовых автомобилей и бензовозов, 118 самолетов и 333 вертолета. “Списочная численность” советских частей в Афганистане ежегодно составляла от 80 до 104 тыс. военнослужащих.

За подвиги, совершенные на земле Афганистана, звание Героя Советского Союза были удостоены 86 человек (в т.ч. 11 украинцев), из них 27 человек посмертно (из них 3 украинца). За мужество и героизм, проявленные во время боевых действий в Афганистане, указами Президента России 8-ми бойцам присвоено звание Героя Российской Федерации. Пять из них были награждены посмертно, в их числе и генерал-лейтенант Шкидченко Петр Иванович – украинец.

Война в Афганистане привела к многочисленным жертвам, поглотила огромные материальные ресурсы, дестабилизировала положение в Центральной Азии. В войну так или иначе были втянуты десятки стран. Одни помогали оружием, другие готовили на своей территории боевиков, третьи посылали инструкторов и т.п. Боевые действия в Афганистане способствовали усилению политической радикализации ислама, активизации действий исламского фундаментализма и международного терроризма.

Советские военнослужащие, находящиеся в Афганистане, верили, что они выполняют долг по защите южных рубежей своей страны и действуют на благо афганского народа. Ведь перед войсками 40-й армии официально ставились миротворческие задачи – оказать помощь в стабилизации обстановки в ДРА. Все участники боевых действий в Афганистане, выполняя приказ, рисковали жизнью, некоторые погибли, были ранены… Ради чего? Но этот вопрос надо задавать политикам. Солдаты войн никогда не начинают, но расплачиваются своими жизнями за ошибки и просчеты политиков именно они…

“Сейчас многие, – вспоминает генерал армии Д. Сухоруков (1979 – 1987 гг. – командующий ВДВ; авт.), – в том числе и военачальники, по-разному отвечают на вопрос, надо ли было вводить войска в Афганистан? Рассуждать о необходимости ввода войск надо, как мне кажется, с позиций того времени. Думаю, ввод войск был необходимым, ибо этим мы преграждали путь исламскому экстремизму в среднеазиатские республики Советского Союза, мы отодвигали военную угрозу от наших южных границ… К моменту ввода советских войск в Афганистане царили нищета, бесправие народа и безвластье. Мы должны были поддержать движение, пытающееся установить хоть какую-то государственность в стране. Другое дело, что надо было хорошо подготовиться к этому вторжению и в политическом, и в военном плане. Наше руководство рассчитывало, что это будет непродолжительная кампания. Время показало другое…

Мы поторопились и с выводом войск из Афганистана.

Раз мы вошли и пробыли почти десять лет, надо было еще раз все взвесить, оценить и только потом принимать решение – выводить или нет. Положили там тысячи людей и, не завершив того, во имя чего входили, ушли… Если бы были предприняты дополнительные меры для укрепления власти Наджибуллы или другого авторитетного лидера, мы бы имели сейчас иной Афганистан, а не раздираемый на части внешними и внутренними религиозными, политическими и военными проблемами. Пустоты не будет, она уже заполнена другими силами…”.

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелева.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

Під гвинтами Роман-Кош

У Криму, на базі Державного науково-випробувального центру ЗС України, який очолює заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой України генерал-майор запасу Юрій Тішков, тривають державні випробування модернізованого ударного вертольота Мі-24П і сертифікаційні заводські випробування вертольота Мі-8МСБ.





З початку державних випробувань бойового гвинтокрила, військові авіатори виконали понад 30 польотів з загальним нальотом близько 35 годин, провели бойові застосування на Державному науково-випробувальному полігоні "Чауда" з використанням понад 400 некерованих авіаційних ракет, 700 снарядів та 30 фугасних авіабомб.

Через низку об'єктивних причин, що унеможливлювали проведення досліджень визначених характеристик, лише нещодавно розпочалися нічні польоти. За словами інженерів-випробувачів, важливою складовою випробувань є навіть фази Місяця, тому що окуляри нічного бачення працюють за принципом підсилення освітлення. Відповідно, за його відсутності, вони працювати не будуть. Під час польотів в темний час доби досліджується пілотування, маневрування, бойова робота на рівнині, в горах як при досягненні практичної стелі, так і на гранично малих висотах з повторенням рельєфу місцевості.

Водночас у Криму військові випробувачі спільно з авіаційними спеціалістами ВАТ "МоторСіч" проводять сертифікаційні заводські випробування нової "вісімки" – Мі-8МСБ. За словами директора ДНВЦ Юрія Тішкова, за майже 70 польотів налітано близько 80 годин. Практичні випробування підтверджують теоретичні розрахунки: оновлена машина краща за базову "версію" вертольота, особливо на великих висотах.

Примітною "подією" випробувань гвинтокрила стало "підкорення" 9 лютого цього року найвищої точки Криму – гори Роман-Кош висотою 1545 метрів. Вперше вертоліт Мі-8МСБ приземлився на цьому майданчику. Для визначення ряду льотно-технічних характеристик роботи крилатої машини в гірських умовах випробувачі виконали з гори десяток польотів. Нагадаємо, що найвища точка Кримських гір Роман-Кош розташована в масиві Бабуган – Яйла між Ялтою і Алуштою.

Олександр Георгієв,
Сергій Бебешко.
Фото Олександра Георгієва.

ЕКСПОЗИЦІЯ

Луганский авиационно-технический музей: не очередной, а лучший!



Музей истории авиации

Рассказ об экспозиции Луганского авиационно-технического музея будет не полным, если вести речь только о натурных экспонатах, расположенных под открытым небом и в ангарах. В дни празднования пятнадцатилетия музея и восьмидесятилетия Луганского АРЗ в музее открылась экспозиция истории авиации.

Несколько десятков лет тому назад в этом двухэтажном здании располагались служебные помещения аэродрома. Здесь бурлила жизнь. Но по мере того, как умолкал гул двигателей на аэродроме, застывали на вечной стоянке или навсегда покидали луганскую бетонку самолеты, пустело и ветшало и это здание. В тот момент, когда его включили в состав музейного комплекса, даже не верилось, что эти полуразвалины – часть аэродромного комплекса. Авиаремонтникам, которые на время стали строителями и реставраторами, удалось сделать чудо. Здание приобрело аккуратный внешний вид, и уже с первого взгляда чувствуется: в Луганске любят все, что связано с авиацией.

Каждая деталь экспозиции истории авиации глубоко продумана и символична. Даже брусчатка у главного входа, прорезанная полосами-стрелами говорит посетителю: все дороги ведут сюда, в музей.

На стене небольшого коридорчика висят несколько десятков портретов знаменитых луганчан, оставивших заметный след в истории авиации. С первых шагов посетители узнают, что на шахтерской земле родились знаменитый авиаконструктор Петр Балабуев, летчик-бомбардировщик дважды Герой Советского Союза Александр Молодчий, многократный чемпион мира по самолетному спорту Валентина Закорецкая, первый министр обороны независимой Украины Константин Морозов, дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт Георгий Береговой... Портреты далеко не всех выдающихся луганчан поместилось на этой небольшой стене, ведь только дважды Героев Советского Союза – больше двух десятков. А еще нельзя не упомянуть почти 250 выпускников луганской школы пилотов – Героев Советского Союза. Но это – только начало экспозиции.



Несколько шагов – и перед вашими глазами вся история развития мировой авиационной мысли. И это не оговорка. Посредине центрального выставочного зала, который когда-то был кабинетами и главным коридором служебного корпуса, стоит прозрачный цилиндр, внутри которого по спирали вверх устремились около ста макетов самолетов различных стран и поколений. Внимательно присмотревшись, можно увидеть уменьшенные копии тех моделей самолетов, которые в свое время определяли развитие мировой авиационной мысли: первый самолет братьев Райт, Форманы, Блерио, "Илья Муромец" Сикорского, Мессершмитт, Аэрокобра, первые реактивные и самые быстрые самолеты – МиГ-25 и SR-71, транспортники... Внимательно осмотрев пять витков спирали, начинаешь понимать, почему новейшие самолеты, которые только проектируют в ведущих мировых КБ, – это самолеты пятого поколения.

А вокруг – не менее захватывающая экспозиция. Зал своей формой напоминает салон огромного транспортного самолета: приглушенный свет, полукруглые стены, незаметно переходящие в свод потолка. Даже дверь своей отделкой напоминает входной люк самолета.

Аккуратные переборки-шпангоуты разделяют салон-выставочный зал на отдельные разделы. До полета братьев Райт; первые авиационные состязания в Реймсе и первая авиавыставка в Гран-Пале; Первая мировая, во время которой боевая авиация стала самостоятельным видом оружия...

Под стёклами витрин аккуратно разложены образцы летного снаряжения, детали самолетов, чертежи, наиболее полно характеризующие тот или иной этап развития мировой авиационной мысли. Для полноты картины у стен стоят манекены, одетые в форму того периода, о котором идет речь на стендах.



Среди самых ценных экспонатов этого зала – советские поршневые авиадвигатели периода Великой Отечественной, которые в то время ремонтировались на Луганском АРЗ, и останки двигателя истребителя Ме-109, авиационное вооружение, найденное на полях сражений возле Луганска.

Отдельные стенды посвящены украинскому КБ им. О.К.Антонова и становлению авиаремонтной сети Украины.

Можно еще долго рассказывать об экспонатах этого зала, но экскурсовод ведет посетителей на второй этаж. И там тоже есть что посмотреть.

Віктор Гедз.
"Крила України".
Фото автора.

Іван Остренко:

"Тільки працьовита і добра людина може досягнути в житті всього, що задумала"

Влітку 1993 року на базі Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків виник новий навчальний заклад – ліцей з посиленою військово-фізичною підготовкою. Створення ліцею командування доручило Івану Остренку. І не дарма. Адже у льотчика 1-го класу Остренка за плечима був чималий стаж роботи з особовим складом: від ескадрильї до полку, а також майже три тисячі годин польотів на різних типах літаків – від навчального Л-29 до вдосконалених надзвукових МіГів.

Із першого дня свого створення ліцей готував юнаків до вступу в авіаційні навчальні заклади. Саме авіаційне спрямування і вирізняє його з-поміж усіх інших. Сьогодні ліцей – один з найкращих закладів такого типу в Україні, де навчаються хлопчики майже з усієї України. І в цьому велика заслуга його першого начальника, випускника Чернігівського ВВАУЛ, льотчика першого класу полковника Івана Остренка.

Дитячі мрії збуваються

Думки і мрії про небо у Івана Андрійовича з'явилися ще в дитинстві, коли перший раз побачив літак санітарної авіації, що приземлився в рідному селі Могилів на Дніпропетровщині. Кожен із хлопців хотів хоч чимось допомогти льотчикам. Іноді їм дозволяли посидіти в кабіні, і це було найбільшою радістю. Саме тоді в Івана виникло бажання стати військовим льотчиком, яке з роками лише міцнішало.

І він ним став. Життєвий гарт і впевненість у собі допомогли звичайному хлопчику стати офіцером-льотчиком.

"Я завжди буду пам'ятати, – поділився Іван Остренко, – свій перший виліт на МіГ-17 у вересні 1969 року. Тоді, на військовому авіаполігоні Компаніївка, що на Кіровоградщині, ми виконували польоти зі стрільбою бойовими снарядами. Перший виліт на бойовому літаку, як перше кохання, – запам'ятовується назавжди".

Шлях становлення офіцера

У сільській школі Іван вчився старанно, особливо любив літературу і математику. Жила його родина скромно. Батько в 1944 році повернувся з фронту інвалідом, тому змалку привчав синів до праці. Говорив, що тільки працьовита і добра людина може досягти в житті всього, що задумає ... Цю батьківську заповідь Іван Андрійович проніс через усе своє життя.

Після закінчення школи хлопець двічі намагався вступити до Харківського військового училища льотчиків, і обидва рази невдало. Закінчив технікум, пішов працювати шофером. А коли призвали на строкову службу, був водієм авіаційної частини у Північній групі військ у Польщі. У червні 1966 року до частини, де проходив строкову службу Іван Остренко, приїхали представники Чернігівського ВВАУЛ. Вони запропонували всім бажаючим солдатам подати рапорт для навчання у льотному виші. За результатами іспитів Остренка зарахували курсантом чернігівської "льотки".

В училищі Іван Андрійович навчався і приятелював з майбутніми космонавтами Юрієм Романенком і Владиславом Титовим. А пізніше, вже офіцером, літав в одному екіпажі з Героєм України, нагородженим "Золотою Зіркою" за №1, Олександром Галуненком.

Серед яскравих спогадів Івана Андрійовича під час навчання в училищі – курсантське весілля з коханою дівчиною Валентиною, з якою, до речі, вони йдуть по життю вже 44 роки, народження доньки Оленки і отримання перших офіцерських погонів військового льотчика.

Закінчив Іван Остренко училище "з відзнакою". Як один з кращих випускників у рідному льотному училищі він став льотчиком-інструктором. Спочатку командиром ланки, а пізніше командиром ескадрильї. Там же він став льотчиком-інструктором першого класу.

Через декілька років Іван Остренко став начальником штабу авіаційного полку. Поєднував льотну роботу з іншими обов'язками, адже польоти в полку проходили на двох аеродромах, в дві зміни. Але, як виявилося, Івану Андрійовичу будь-яка посада по плечу. Так вважало і командування, яке в 1984 році призначило його заступником начальника штабу Чернігівського ВВАУЛ. Посада висока й коло обов'язків чимале. Для підвищення кваліфікації Іван Андрійович навчався в Академії ВПС імені Ю.А. Гагаріна за спеціальністю "управління службою авіаційних штабів". Адже відомо, що штабна служба – це робота з документами, наказами та розпорядженнями, що вимагає пунктуальності, творчості, ініціативи.

Іван Андрійович, не шкодуючи ні сил, ні часу, зразково виконував не тільки прямі службові обов'язки, а й виявляв кращі людські якості у відповідальний для країни час. Коли сталася аварія на Чорнобильській АЕС, полковник Остренко був призначений начальником оперативної групи училища. У перші дні після трагедії доводилося працювати цілодобово: прибував особовий склад з училища та інших частин, вертольоти, літаки і автотранспорт, все це треба було розміщувати, людей забезпечувати харчуванням, обмундируванням, вести облік та інше. Він неодноразово вилітав вертольотом в небезпечну зону Чорнобиля, щоб особисто вирішити життєво важливі питання.

Бойовий офіцер став педагогом

На пропозицію стати начальником Чернігівського ліцею Іван Остренко тричі не погоджувався. Справа нова, чи вийде? Але в підсумку сказав: "Так". І активно взявся за роботу. Першочерговим завданням для себе він бачив підготовку майбутніх офіцерів. Вивчав досвід роботи викладачів Київського військового ліцею імені Івана Богуна, радився з колегами.

На початку формування ліцею полковник Остренко особисто написав декілька десятків наказів, створив правову базу для служб ліцею, організував харчування, банно-пральне обслуговування, умови для навчання та виховання ліцеїстів, підібрав кандидатів на посади викладачів та офіцерів-вихователів.



Спочатку в ліцеї Іван Андрійович ввів сувору армійську дисципліну, яка будувалася за принципом: наказав – перевірив, заохотив або покарав. Однак незабаром зрозумів, що ліцей – це не школа, але й не військове училище. З одного боку – військовий колектив, де всі повинні жити за армійським законом, а з іншого – навчальний заклад для 14-16-річних підлітків, яким потрібна батьківська турбота, а також підвищена увага.

Умови життя ліцеїстів – один з найважливіших моментів навчання. Колишня солдатська казарма і їдальня потребували ремонту. І до початку першого навчального року вдалось зробити все необхідне. Навчання розпочалось.

У ліцеї є гарно обладнані аудиторії, спортивний зал та містечко, комп'ютерний клас, діє чимало гуртків та секцій, казарма й їдальня мають охайний вигляд, по-військовому облаштовані. Все це спонукає підлітків до гарного навчання. Свого часу вихованці ліцею виконували парашутні стрибки та мотиваційні польоти на літаках Л-39 з аеродрому в Півцях.

У вільний час ліцеїсти відвідують історичні місця Чернігова, театр і музеї. Беруть участь в усіх урочистостях, які проводяться у Чернігові, Крутах, біля Монумента дружби в Сеньківці тощо. У святкові дні аматорські колективи вихованців влаштовують концерти і вистави. Діє музей авіації під відкритим небом, музей Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків, традиції якого і досі бережуть в ліцеї.

Бажаними гостями навчального закладу завжди є колишні випускники льотного училища, льотчики і космонавти, серед яких Герої України Олександр Галуненко і Леонід Каденюк. До речі, випускники ЧВВАУЛ щороку проводять зустрічі, відвідують ліцеїстів і спілкуються з ними.

Сьогодні вже майже двадцять років, як ліцей продовжує свої добрі традиції. Торік на урочистому шикуванні з нагоди чергового випуску на плацу вишикувалися понад 150 ліцеїстів, багато з них вже стали курсантами військових вищих навчальних закладів. Такими показниками не може похвалитися жодна школа.

Торік Іван Остренко звільнився з посади начальника ліцею за віком (йому 65 років). Та рідний заклад не покинув, працює тут методистом з правового виховання і викладає предмет "Основи військової етики", виховує і навчає майбутніх офіцерів, а також є депутатом міської ради, де відстоює інтереси ліцею і його вихованців.

Військовий льотчик першого класу полковник у відставці Іван Остренко – кавалер орденів "За службу Родине в Вооруженных Силах СССР" ІІ і ІІІ ступеня, ордена "За заслуги" ІІІ ступеня, нагороджений почесними нагрудними знаками "Доблесть, воля і честь" Військово-Повітряних Сил і "Слава і честь" від начальника Генерального штабу ЗС України і багатьма медалями. Але найвища нагорода для нього – любов і повага вихованців ліцею, які між собою називають його просто – "батько".

Сьогодні військовий ліцей очолює чудовий педагог і вихователь полковник Микола Шпак. Він зазначив:

– Дуже приємно щороку дізнаватися, що більшість наших випускників обирають офіцерську долю. Звичайно, ми свідомо готуємо їх на військову службу. За два роки хлопчики достовірно дізнаються, що таке армія, без прикрас, але й без негативів. Уклад військового життя і навчання формують у них самостійність, мужність, впевненість у своїх силах і вміння приймати правильні рішення. Життя в майже військовому колективі спонукає їх бути вимогливішими до себе, не відставати від інших, бути справжніми товаришами. Адже вони ці два роки – єдиний колектив. Сплять в одній казармі, разом займаються спортом, вчаться та відпочивають. А те, що не всі вступають у військові вузи, на мій погляд, закономірно. Не кожен може бути офіцером. Саме в ліцеї хлопці вчаться робити правильний усвідомлений вибір. У тому числі і майбутньої професії.

Також Микола Шпак підкреслив, що при прийнятті хлопців на навчання в заклади, згідно з його спрямованістю, перевага постійно надається дітям-сиротам, дітям військовослужбовців, учасників бойових дій та ліквідаторів аварії на Чорнобильській АЕС, а також – з багатодітних та малозабезпечених сімей.

Серед досягнень ліцею – неодноразові здобуття перших місць на спортивних спартакіадах, багато вихованців стали кандидатами в майстри спорту та першорозрядниками. Зокрема – другокурсник Павло Костюков, який став чемпіоном України з панкратіону (поєднання боротьби і рукопашного бою). Вихованці закладу не лише фізично розвинуті, а й інтелектуально. Вони неодноразово здобували перемогу на змаганнях "Віват-інтелект" та Всеукраїнському турнірі юних винахідників і раціоналізаторів. А на Всеукраїнській науково-технічній виставці молодіжних інновацій та творчих проектів "Майбутнє України" ліцеїсти Віталій Корецький з винаходом "автоматичний пристрій для підкачки повітряних камер коліс велосипеда", Іван Ступа та Сергій Ситник з роботою "виготовлення палива з ряски" здобули призові місця. Також до цього переліку можна додати численні перемоги вихованців ліцею на міських та обласних олімпіадах з різних предметів, конкурсах та змаганнях.

Чернігівському ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою напередодні відзначення 19-ї річниці з дня заснування є чим пишатися: майже тисяча його випускників стали офіцерами, вони служать на відповідальних посадах, а дехто командує військовими частинами вже у званні "підполковник", багато хлопців навчаються у вищих військових закладах і в майбутньому стануть гідною зміною своїх наставників-офіцерів.

Олександр Парій.
м. Чернігів.
Фото автора.

Умови вступу до Чернігівського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою на 2012 рік

На вступ до ліцею мають право юнаки – громадяни України у віці 15-16 років (на рік вступу), що закінчили 9 класів, за станом здоров'я можуть навчатися у ліцеї, вивчали англійську або німецьку мови.

Для вступу до ліцею батьками або особами, які їх замінюють, подається заява на ім'я начальника ліцею.

До заяви батьків додаються наступні документи:

– особиста заява вступника про бажання навчатися в ліцеї;
– автобіографія;
– характеристика із школи, завірена директором;
– копія свідоцтва про народження;
– копія ідентифікаційного номера;
– копія табеля про успішність за І семестр навчання в 9 класі;
– довідка про склад сім'ї та реєстрацію (форма №3);
– 4 фотокартки 3Х4 см (без головного убору);
– папка картонна (швидкозшивач) для файлів, 8 файлів;
– медична довідка № 086-о, до якої додаються:
а) довідка про щеплення;
б) флюорографія органів грудної клітини (з 15 років);
в) електрокардіограма;
г) результати загального аналізу крові, сечі, аналізу калу на я/г (термін дії довідки про результати аналізів – 14 календарних діб);
– конверт зі зворотною адресою.

Оригінали свідоцтва про базову загальну освіту, свідоцтва про народження, амбулаторна медична книжка та результати загального аналізу крові, сечі, аналізу калу на я/г подаються особисто вступником при прибутті до ліцею для складання вступних випробувань.

Вступні випробування передбачають:

а) фахові вступні випробування:
– медичний огляд ;
– перевірка рівня фізичної підготовки (підтягування, біг-60 м, крос-2000 м);
– психологічне обстеження;
б) вступні іспити:
– математика (письмово);
– українська мова (диктант).

Вступники, які не витримали фахові випробування, до іспитів не допускаються.

Зазначені документи оформлюються і надсилаються до ліцею поштою або подаються особисто в термін з 1 квітня до 30 травня року вступу. Документи, що надійдуть після 30 травня, приймальною комісією розглядатися не будуть.

Додаткову інформацію можна отримати в Чернігівському ліцеї з ПВФП за адресою:
14033, м. Чернігів, вул. Стрілецька, 1. тел.: (04622) 5-31-34 факс: (04622) 5-31-34

РОЗРОБКИ

Точно в цель



Новая разработка Национальных лабораторий в Сандии (SNL) создана для малокалиберного гладкоствольного огнестрельного оружия. Специалисты SNL сумели собрать новый боеприпас из компонентов, доступных на открытом рынке. Длина новой пули составляет 10,2 сантиметра. Боеприпас имеет четыре микроруля и упакован в пластиковый контейнер, предотвращающий повреждение микрорулей при движении пули вдоль ствола. На головной части пули размещен оптический сенсор, а в теле боеприпаса – восьмибитный чип и управляющая электроника. Чип обрабатывает сигналы, получаемые с сенсора, и подает команды на приводы микрорулей, корректируя полет пули. Наведение “умной” пули производится по лазерному лучу, подсвечивающему цель.

По данным SNL, новый боеприпас сможет с высокой точностью попадать в цель на дальности до двух тысяч метров. При этом использование в патроне современного пороха позволит добиться начальной скорости полета пули более 2 тысяч километров в час. Следует отметить, что пуля, созданная SNL, не является микроракетой, в которой для движения используется энергия сгорающего вещества в теле боеприпаса.

В ходе компьютерного моделирования специалисты SNL выяснили, что в различных окружающих условиях отклонение обычной пули на дальности в тысячу метров может достигать девяти метров. При этом отклонение управляемой пули, которую SNL называет самонаводящейся, в аналогичных условиях не превышает 0,2 метра. Были проведены и полевые испытания, в ходе которых пули продемонстрировали высокую точность попадания на разных дистанциях. Какое оружие использовалось для стрельбы самонаводящимися пулями, SNL не уточняет.

НА РІВНІ СКАНДАЛУ

Австралийцы назвали F-35 “неправильным самолетом”

Объединенный комитет по иностранным делам, вооружению и торговле (JSCFADT) Австралии провел заседание, целью которого была оценка необходимости закупки американских истребителей F-35 Lightning II для австралийских ВВС. Как сообщает The Canberra Times, на заседании выступили представители аналитического агентства Air Power Australia и компании RepSim, занимающейся выпуском симуляторов, заявившие, что США и Австралия занимаются разработкой “неправильного самолета”, который покупать не следует.



По словам выступавших, программа создания истребителя F-35 является провальной, а создаваемый самолет не соответствует заявленным характеристикам. Кроме того, главной ошибкой американских специалистов австралийцы сочли намерение разработать три типа истребителя – обычного взлета, укороченного взлета и вертикальной посадки и палубный – на базе F-35. Кроме того, представители Air Power Australia и RepSim заявили о том, что до завершения программы F-35 еще далеко, в то время как самолет уже испытывает множество трудностей.

RepSim в ходе доклада также представила результаты симулированного воздушного боя между 240 истребителями F-35 и таким же количеством Су-35С, “произошедшего” у побережья Тайваня в 2018 году. Согласно расчетам компании, в этой симуляции в воздушном бою уцелели только 30 F-35. Были также проведены симуляции боя между 240 F-22 Raptor и Су-35С и между F/A-18E/F Super Hornet и Су-35С. В первой уцелели 139 F-22, а во второй все Super Hornet были уничтожены.

Выступавшие на заседании потребовали, чтобы правительство Австралии отказалось от закупки F-35 и начало оказывать давление на правительство США, чтобы оно разрешило продажу австралийским ВВС истребителей F-22. В настоящее время экспорт F-22 законодательно запрещен из соображений защиты от копирования ключевых технологий.

Правительство Австралии с ноября 2011 года занимается пересмотром программы закупки истребителей F-35. В рамках пересмотра будет проведен анализ программы разработки самолета на основе данных о прохождении испытаний, сложностях в проектировании, а также ценовые параметры. На основании этого пересмотра планируется принять решение об отсрочке закупки самолетов. Австралия заявляла о намерении приобрести сто истребителей F-35, однако пока решилась на закупку лишь 14 из них – контракт планируется подписать в течение 2012 года.



БОЙОВІ МОЖЛИВОСТІ

С-400 получит новую ракету

Серийные поставки новой дальней управляемой ракеты для зенитных ракетных комплексов С-400 “Триумф” начнутся в конце 2012 года. Об этом, как сообщает РИА “Новости”, заявил главком ВВС России генерал-полковник Александр Зелин. По его словам, в настоящее время ракета находится на завершающей стадии государственных испытаний.

Технические характеристики С-400 позволяют комплексу поражать все типы воздушных целей на дальности до 400 километров, однако самая “дальнобойная” ракета из всего созданного для ЗРК комплекта способна поражать цели на дальности не более 250 километров. Ранее некоторые эксперты заявляли, что комплексы С-400, уже поставленные в войска, оснащены модернизированными ракетами для ЗРК С-300.

“В рамках создания зенитно-ракетной системы С-400 разрабатывалась дальняя зенитная управляемая ракета с дальностью поражения более 250 километров, в ходе ее создания пришлось решать ряд новых научно-технических задач, связанных с обеспечением стрельбы за радиогоризонт”, – рассказал Зелин.

Согласно госпрограмме вооружений на 2011-2020 годы, Министерство обороны России должно до 2020 года получить 56 дивизионов ЗРК С-400 по восемь пусковых установок каждый. Для обеспечения поставок комплексов в войска в России планируется построить три специализированных завода.

БЮДЖЕТ

179 млрд. долларов – на модернизацию



В 2013 финансовом году министерство обороны США планирует выделить из общего военного бюджета в 525 миллиардов долларов 179 миллиардов на обновление и разработку техники, сообщает Defense News. По данным издания, в проекте военного бюджета 109 миллиардов долларов предусмотрено на закупку новых самолетов, вертолетов, кораблей, наземного транспорта, ракет и спутников. Еще 69,7 миллиарда Пентагон надеется получить на разработки новых вооружений и техники.

Одной из крупнейших статей предлагаемого военного бюджета станет закупка 29 истребителей F-35 Lightning II производства Lockheed Martin на общую сумму 9,2 миллиарда долларов. Из них 19 предполагается для нужд ВВС и десять – для ВМС. 1,9 миллиарда долларов Пентагон намерен потратить на закупку 43 беспилотных летательных аппаратов Predator и Reaper у компании General Atomics. 1,2 миллиарда – на шесть разведывательных БПЛА RQ-4 Global Hawk производства Northrop Grumman. Из них три отойдут ВМС, а три – под управление НАТО.

Потребность в новых ударных вертолетах минобороны США оценивает в десять новых Boeing AH-64 Apache. С учетом модернизации уже имеющихся “Апачей”, на эти цели планируется выделить 1,1 миллиарда долларов. Также в списке Пентагона значатся 44 транспортных Boeing CH-47 Chinook за 1,4 миллиарда долларов, 59 многоцелевых Sikorsky Black Hawk за 1,3 миллиарда и 34 легких многофункциональных вертолета производства концерна EADS на общую сумму 272 миллиона долларов.

На закупку семи транспортников HC/MC-130J производства Lockheed Martin Пентагон запросил 835 миллионов долларов. 1,8 миллиарда долларов предусмотрено на разработку самолета-заправщика Boeing KC-46A. Еще 808 миллионов долларов минобороны рассчитывает потратить на модернизацию многоцелевых истребителей F-22 Raptor.

В настоящее время США планируют существенно сокращать свои военные расходы. Так, за 10 лет Пентагон намерен урезать оборонный бюджет на 487 миллиардов долларов, из них 259 миллиардов планируется сэкономить уже к 2017 году.

СПІВПРАЦЯ

НАТО продлило миссию в Прибалтике

НАТО согласилось продлить миссию по воздушному патрулированию стран Балтии, сообщает Delfi.lt. Соответствующее решение принял Совет НАТО в Брюсселе. Миссия по охране воздушного пространства Литвы, Латвии и Эстонии началась в 2004 году, когда республики вступили в НАТО. В связи с тем, что прибалтийские страны не располагали собственной военной техникой для решения подобных задач, они получили помощь от союзников.

В рамках миссии истребители союзников патрулируют небо Прибалтики. Они дислоцируются на литовской авиабазе Зокняй. При этом страны блока по очереди несут дежурство, задействуя свои истребители и сменяясь через каждые четыре месяца. В январе 2012 года на дежурство заступили немецкие пилоты на четырех истребителях F-4 Phantom.

Предполагалось, что миссия будет завершена в 2007 году. Однако власти прибалтийских республик неоднократно обращались к альянсу с просьбами продлить ее (до тех пор, пока республики не обзаведутся собственными истребителями). Просьбы были удовлетворены, срок миссии был продлен до 2014 года. За все время осуществления миссии НАТО в Прибалтике, в патрулировании воздушного пространства приняли участие пилоты и самолеты США, Великобритании, Германии и Турции.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Відбулося розширене засідання Президії Науково-технічної ради ДКА України

9 лютого 2012 року під головуванням заступника Голови ДКА України С. Засухи, за участі академіків НАН України Я. Яцківа і О. Коноваленка, д.т.н. В. Корепанова, д.ф-м.н. О. Федорова відбулося розширене засідання НТР ДКА України з розгляду питання щодо стану та перспектив наукових космічних досліджень в межах Загальнодержавних цільових науково-технічних космічних програм.

На засіданні відзначено, що "Концепцією реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року" передбачено подальший розвиток наукових космічних досліджень, у тому числі з питань змін навколишнього природного середовища, астрофізики, космічної біології та матеріалознавства, а також участь України у дослідженнях Місяця.

Незважаючи на недостатнє фінансування наукових космічних досліджень, вдалося досягти важливих результатів. Зокрема, це початок реалізації міжнародного проекту "Радіоастрон", виконання наукових експериментів "Потенціал" на КА "Січ-2" та на російському мікросупутнику "Чибіс". Проводиться розроблення та виготовлення наукової апаратури для проектів "Резонанс", "Спектр-УФ", "Луна-Глоб", експериментів на Російському сегменті Міжнародної космічної станції.

На завершальній стадії затвердження знаходяться "Програма російсько-українського співробітництва в області дослідження і використання космічного простору в мирних цілях на 2012-2016 роки" та "Угода між Федеральним космічним агентством РФ і Державним космічним агентством України про порядок реалізації російських експериментів на Російському сегменті Міжнародної космічної станції за участю української сторони", узгоджуються Рішення про співробітництво в перспективних проектах "Іоносат-Мікро", "Міліметрон", "Гамма-400". На засіданні розглянуто стан виконання та основні результати реалізації міжнародного проекту з наземно-космічної інтерферометрії "Спектр-Р" ("Радіоастрон"), наукових експериментів "Чибіс", "Потенціал" та плани щодо здійснення експерименту "Іоносат-Мікро" на космічному апараті "Мікросат-М". Також обговорені принципи формування НАН України "Цільової комплексної програми НАН України з наукових космічних досліджень на 2012-2016 рр".

В результаті обговорення прийнято рішення щодо забезпечення виконання наукових експериментів у 2012 році. Присутні підтримали пропозицію щодо узгодження наукових програм перспективних експериментів, розгляд стану виконання і результатів наукових проектів на засіданнях Ради з космічних досліджень НАН України за участю представників ДКА.

Прес-служба ДКА України.



Голова ДКА України зустрівся з Надзвичайним і Повноважним Послом Японії

7 лютого 2012 року відбулась зустріч Голови Державного космічного агентства України Юрія Алексєєва з Надзвичайним і Повноважним Послом Японії в Україні паном Тоічі Сакатою.

Порядок денний зустрічі передбачав обговорення перспективних напрямів розвитку співробітництва у сфері дослідження і використання космічного простору в мирних цілях між Україною та Японією.

Під час переговорів Юрій Алексєєв підкреслив зацікавленість української сторони у розвитку співробітництва з Японією в космічній галузі, відзначивши важливість створення відповідної договірно-правової бази такої співпраці.

Пан Тоічі Саката, який раніше займав посаду заступника Міністра освіти, культури, спорту і технологій Японії та курирував діяльність Японського агентства аерокосмічних досліджень (JAXA), висловив готовність прикласти усіх зусиль для розвитку взаємовигідної співпраці у космічній сфері.

За результатами зустрічі було досягнуто домовленості щодо проведення найближчим часом зустрічі представників космічних відомств України та Японії. Голова ДКА висловив готовність прийняти делегацію JAXA в Україні.

NASA скорочує бюджет та відмовляється від Марса

Бюджет NASA в 2013 році буде значно скорочений, а крім цього, Американське космічне агентство відмовляється від спільного з Європою проекту ExoMars. Про це повідомляють відразу декілька американських видань.

ScienceInsider (офіційний блог журналу Science) з посиланням на колишнього заступника директора NASA Еда Веллера, заявляє, що загальний обсяг фінансування наукових програм скоротиться з 1,5 мільярда доларів до 1,2 мільярда з планованим зменшенням бюджету до 1 мільярда до 2017 року. Аналогічні цифри були озвучені колишнім співробітником NASA Луїсом Фрідманом Agence France-Presse і газетою Washington Post. Офіційного підтвердження від NASA не надходило, проте, там визнали, що скорочення плануються.

У всіх повідомленнях наголошується, що основною статтею скорочень стала програма з дослідження Марса. Так, NASA вирішило відмовитися від участі в програмі ExoMars. Інформація про це з'явилася кілька днів тому, однак тепер вона отримала неофіційне підтвердження з американського боку. Місце США у цій програмі може зайняти Росія, яка надасть ESA транспорт для доставки ExoMars на Червону планету. В останньому варіанті місія складається з двох етапів. На першому в 2016 році планується відправити на орбіту Марса зонд Trace Gas Orbiter, який буде вивчати атмосферу планети. Крім цього, на поверхню Марса буде спущено стаціонарний метеорологічний апарат. На другому етапі, реалізація якого запланована на 2018 рік, на Марс планується доставити марсохід ExoMars. На його борту, крім інших інструментів, буде встановлено дриль, який дозволить ефективно вивчати грунт Червоної планети.

Якщо участь Роскосмосу в проекті офіційно підтвердиться, то в планах можуть виникнути зміни. Примітно, що саме плановане урізання стало причиною відставки Веллера у вересні 2011 року. "Я написав Чарлі (Чарльзу Болденом, главі NASA) лист, в якому чесно сказав, що мова в даному питанні не про мене особисто, адміністрацію наукових програм або NASA в цілому. Тут мова про країну", – наводить ScienceIncider слова Веллера.

Из Евпатории отправят сообщения инопланетянам

С украинского радиотелескопа в Евпатории РТ-70 в рамках проекта "MESSAGE2012. Welcome to Eternity!" ("Оставь свой след в истории, сделай шаг в вечность!") будут отправлять сообщения внеземным цивилизациям. Цель проекта – отправка различного вида сообщений в виде радиосигнала в космос для установки контакта с внеземными цивилизациями.

В релизе компании Birkenfeld Limited, зарегистрированной в Белизе, указывается, что участником проекта может стать любой желающий.

"Сообщения принимаются в различной модификации – текстовые, аудио- и видеосообщения, как от частных лиц, так и от компаний", – отмечают организаторы проекта.

Они обещают публиковать на сайте проекта все сообщения и хранить их в течение 10 лет. Передачу планируется произвести с радиотелескопа РТ-70 в Евпатории в декабре 2012 года.

"Планеты, к которым планируется отправить радиосигнал, это в первую очередь HD 85512b в созвездии Парус, расположенная на расстоянии 35 световых лет, и Kepler-22b, расположенная на расстоянии 600 световых лет от Земли", – рассказывают представители компании.

По мнению организаторов, их акция "поможет мировому сообществу выработать единую политику по установлению контактов с внеземными цивилизациями с помощью радиосигналов".

При этом услуга по отправке сообщений в космос платная – от $19,9 до $449,9, сообщает ИА "Новый регион".



Український "Либідь" зацікавив представників Індії

Голова Державного космічного агентства України Юрій Алексєєв повідомив, що українським комунікаційним супутником "Либідь" зацікавилася влада Індії. Про це повідомляє "Укрбізнес".

Зокрема, представники індійської влади звернулися в канадську компанію Macdonald, Dettwiler and Associates (MDA), яка є підрядником будівництва космічного апарата, із заявою про те, що хочуть використовувати потужності українського супутника для забезпечення зв'язком віддалених регіонів у Гімалаях.

Ю.Алексєєв повідомив, що українська сторона підтримала цю ініціативу.



Первый пуск "Веги" состоялся

13 февраля 2012 года с площадки ZLV космодрома Куру во Французской Гвиане специалистами компании Arianespace выполнен первый пуск новой ракеты-носителя легкого класса Vega. Пуск успешный.

На околоземную орбиту выведен ряд космических аппаратов: итальянский спутник ALMASat 1, итальянский же спутник LARES и семь микроспутников e-St@r Туринского политехнического института (Италия), Goliat Бухарестского университета (Румыния), MaSat-1 Будапештского университета технологии и экономики (Венгрия), PW-Sat-1 Варшавского технологического университета (Польша), Robusta Университета Монтпелле (Франция), UniCubeSat GG факультета астродинамики Римского университета (Италия) и Xatcobeo Университета Виго (Испания).

LARES – научный спутник Итальянского космического агентства. На нем установлены отражатели, которые будут использоваться для отслеживания спутника с помощью лазерных станций Международной службы лазерной локации (ILRS) на Земле. Основная научная цель миссии – измерение так называемого эффекта Лензе-Тирринга, связанного с доказательством общей теории относительности. Спутник LARES также может быть использован для научных измерений в области геодинамики и спутниковой геодезии.

Диаметр LARES (Laser Relativity Satellite) составляет 36,4 сантиметра, масса космического аппарата – около 400 килограммов. LARES будет выведен на орбиту с перигеем в 1,4 тысячи километров, наклонением 60-86 градусов.

ALMASat (Alma Mater Satellite) – спутник, построенный в Болонском университете (Италия). Первый демонстрационный полет ALMASat должен был состояться в ноябре 2005 года. Спутник планировалось вывести с помощью российской ракеты-носителя "Днепр", однако запуск был отложен до первого полета Vega. Космический аппарат будет применяться для проверки работоспособности пассивной системы электродинамической системой свода аппаратов с орбиты, разработанной компанией Alenia Spazio и римским университетом La Sapienza. ALMASat весит около 12,5 килограммов и состоит из кубических призм.

Сторінку підготував Віктор Гедз.

Воздушный стрелок

Двенадцатого февраля 2012 года исполняется 90 лет нашему земляку, винничанину, ветерану Великой Отечественной войны Ивану Афанасьевичу Поденному.

На фронт Иван Поденный попал уже летом 1943-го. Несмотря на это он успел совершить почти 100 боевых вылетов на ночных бомбардировщиках в качестве воздушного стрелка. Боевое крещение он получил еще весной 1942 года, будучи курсантом Борисоглебской военной авиационной школы, где учился на авиамеханика. Семерых курсантов выпускного курса направили на военную стажировку на один их полевых аэродромов Северо-Западного фронта, который размещался на Кольском полуострове. Однажды Ивану, вместе с несколькими солдатами и сержантами местного авиаполка, дали необычное задание: отыскать в тайге штурмовик Ил-2М3, совершивший из-за поломки вынужденную посадку, отремонтировать его и отправить своим ходом на место базирования. Через несколько дней самолет был найден и отремонтирован. Когда подготовили взлетную полосу, оказалось, что командир экипажа не желал лететь без стрелка (тот был ранен при посадке и отправлен в тыл). Мотивировал это тем, что машина лететь может, но почти утратила маневренность и скорость, а это делало его легкой добычей для немецких "охотников". Так случилось, что единственным из технической группы, кто умел пользоваться ШКАСом, оказался Иван Афанасьевич. Поэтому он занял кабину стрелка, и не зря. Почти в конце полета советский самолет атаковал немецкий Ju.87. Короткими очередями Поденный отогнал вражескую машину вниз. Но вражеский пилот повторил атаку, не подозревая, что это будет стоить ему жизни.

Еще перед вылетом командир экипажа ознакомил Ивана Поденного с нововведением – специальными гранатами, сбрасывающимися на парашютах нажатием специальной педали у стрелка. Поденный воспользовался этим оружием, но, не имея опыта, сбросил сразу весь боезапас – 10 гранат. Не ожидая такого удара, "Юнкерс" дернулся в строну и нарвался на осколки гранат, а потом, оставляя за собой дымный шлейф, начал беспорядочно падать…

Каждый вылет в тыл врага был по-своему опасен. Но больше всего Ивану Афанасьевичу запомнились два из них под руководством командира экипажа Николая Сироты.

Однажды экипаж, в составе которого был Поденный, получил ответственное задание – разбомбить железнодорожный узел Лунинец. При подходе к цели бомбардировщик попал под обстрел фашистских зениток.





Вдруг огонь прекратился, и в воздух поднялись вражеские истребители. К тому времени советский самолет уже был над целью и начал сброс бомб. Они еще не долетели к земле, когда немецкие самолеты атаковали отважных пилотов. В это время командир советского экипажа показал удивительное мастерство: он направил машину в глубокое пике и почти на бреющем полете спас бомбардировщик и весь экипаж.

Также незабываемым для Ивана Афанасьевича стал полет на Берлин во время штурма фашистской столицы объединенными усилиями 1-го, 2-го Белорусских и 1-го Украинского фронтов под командованием маршалов Советского Союза Жукова, Рокоссовского и Конева. В небе было буквально тесно от советских самолетов.

После войны Поденный до 1951 года служил борттехником на самолетах Ли-2 и Ту-4 в авиации дальнего действия. В 1950 году на самолете Ту-4 он участвовал в воздушном параде в Москве, посвященном празднику 1-го Мая. В начале семидесятых Иван Афанасьевич работал техником-оператором Винницкого областного комитета телевидения и радиовещания. Вырастил достойную смену – двух прекрасных сыновей-офицеров, младший из них, Виктор, после увольнения в запас работает в Военно-историческом музее Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины заместителем начальника музея. Сейчас полковник в отставке Поденный – на заслуженном отдыхе, но в свои 90 он чувствует себя неплохо, встречается с молодежью, делясь воспоминаниями о Великой Отечественной войне.

Повелитель огненных стрел



С именем Григория Бахчиванджи, замечательного летчика-испытателя, пионера освоения самолетов с ракетными двигателями, связаны многие страницы отечественной авиации.

Родился Григорий Яковлевич 20 февраля 1909 года в станице Брыньковской ныне Краснодарского края. После учебы в школе он работал помощником машиниста на железной дороге, а потом слесарем на Мариупольском заводе Ильича. С 1931 года до последних лет жизни он служил в рядах Советской Армии. Чтобы глубже познать дело, которому Григорий Бахчиванджи решил посвятить свою жизнь, а именно авиации, он закончил два авиационных училища – техническое и летное. После учебы Бахчиванджи стал в ряды лучших летчиков НИИ ВВС, которые первыми давали путевку в жизнь многим самолетам.

Когда началась Великая Отечественная война, Григорий Яковлевич ушел на фронт. На МиГ-3 он совершил 65 боевых вылетов и сбил 6 вражеских машин. В августе 1941-го Бахчиванджи, в числе других летчиков, прибыл с фронта в НИИ ВВС, где принялся за изучение новой техники – самолета с жидкостным ракетным двигателем.

И вот наступил день 15 мая 1942 года, когда в небо поднялся первый в СССР реактивный самолет. Г.Бахчиванджи доверили испытание этой новой опытной машины, созданной авиаконструкторами А.Березняком и М.Исаевым, работавшими в коллективе во главе с В.Болховитиновым. На этом самолете был установлен жидкостный ракетный двигатель. Аппарат получил индекс "БИ-1". Была создана машина, которая на подъеме не теряла, а увеличивала скорость. Полет продолжался всего три минуты – но это был полет в новое, в будущее.

Продолжая испытания, Бахчиванджи полет за полетом проверял самолет по всем параметрам. Наступил день испытаний БИ-1 на максимальную скорость. 27 марта 1943 года летчик получил задание – достичь на испытываемом самолете предельной скорости. При выполнении этого полета машина потерпела катастрофу – врезалась в землю и взорвалась, а пилот погиб. Но самолет, управляемый Григорием Бахчиванджи, достиг небывалой по тому времени скорости – 800 км/ч. Так Бахчиванджи сделал шаг в эру реактивной авиации и во имя этого отдал свою жизнь. Вот что сказал главный конструктор В.Болховитинов на похоронах выдающегося лётчика: "Многие из Вас знали Григория Яковлевича более долгое время, чем мы… Мы узнали его тогда, когда он включился в нашу работу над новым для человечества. В работу, которая таила в себе много неизвестного и опасного. Он встал в наши ряды смело, бесстрашно, с тем энтузиазмом борца за новое, который необходим для людей, проникающих в неизведанные человеком области… Это был человек большой храбрости, вызванной не внешней обстановкой, а сознанием, волей, желанием и уверенностью в правоте своего дела… Своим полетом он, сказав новое слово, сделал свой последний вклад в дело прогресса авиации и одновременно раскрыл те препятствия, преодоление которых избавит его последователей от повторения случившегося. Своей смертью он дал жизнь многим. И этого мы никогда не забудем".

Подвиг Г.Бахчиванджи увековечен. Еще в 1969 году в Свердловском (Екатеринбургском) аэропорту установлен памятник пионеру стартов в небо на самолетах с ракетными двигателями. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 апреля 1973 года Григорию Бахчиванджи присвоили звание Героя Советского Союза (посмертно). Его именем назван один из кратеров на Луне.

Підготувала Вероніка Дернова.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

27 лютого – 4 березня

27 лютого 1887 р. *народився видатний льотчик П.М.Нестеров.*



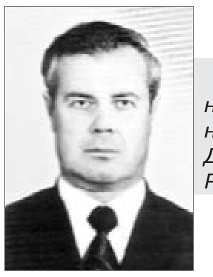
27 лютого 1904 р. *народився вчений-аеродинамік І.В.Остославський.*



27 лютого 1904 р. *народився "атомний" академік, перший керівник КБ-11 (розробка і виробництво ядерної зброї) м. Арзамас-16, тричі Герой Соціалістичної Праці Ю.Б.Харитон.*

27 лютого 1920 р. *народився заслужений військовий льотчик СРСР, двічі Герой Радянського Союзу, командувач 14-ї ПА м.Львів (1947-1949), 69-ї ПА м.Київ (1949-1951) О.К.Рязанов.*





27 лютого 1931 р. *народився бортінженер-випробувач ДКБ О.К.Антонова Р.А.Постовіт.*



27 лютого 1958 р. *народився заступник начальника Генерального штабу ЗС України В.М.Хижий.*

27 лютого 1965 р. *здійснив перший політ десантно-транспортний літак Ан-22 "Антей", екіпаж Ю.В.Курліна.*

27 лютого 1985 р. *здійснено перший пуск міжконтинентальної балістичної ракети РТ-23УТТХ/SS-24 Mod2/"Scalpel" (15Ж61), РС-22В залізничного базування, створеної НВО "Південне".*

28 лютого 1882 р. *народився піонер української авіації, авіаконструктор і льотчик В.М.Хіоні.*

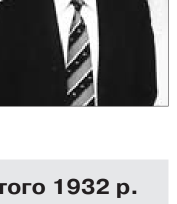
28 лютого 1923 р. *створено Українське акціонерне товариство повітряних сполучень "Укрповітряшлях".*

28 лютого 1928 р. *народився льотчик-випробувач ДКБ О.К.Антонова О.В.Ковальов.*

28 лютого 1933 р. *введено посаду флаг-штурмана ВПС СРСР, на яку призначили Б.В.Стерлігова. День створення штурманської служби.*

28 лютого 1943 р. *здійснив перший політ винищувач Як-1М (в серії – Як-3), П.Я.Федрові.*

28 лютого 1949 р. *народився заслужений машинобудівник України, Генеральний директор Національного космічного агентства України (до 2005 р.) О.О.Негода.*





29 лютого 1932 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Ю.І.Юмашев.*



29 лютого 1952 р. *народився військовий льотчик, заступник командувача ПС ЗС України з авіації – начальник авіації (2004-2006) Ю.М.Синенко.*

29 лютого 1992 р. *створено Національне космічне агентство України (НКАУ).*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

27 лютого – 4 березня



1 березня 1912 р. *народився конструктор ракетно-космічної техніки, соратник В.П.Корольова Б.Є.Черток.*



1 березня 1944 р. *народився військовий льотчик, начальник штабу ВПС ЗС України (1995-1998), старший науковий співробітник науково-дослідного відділу ЦОТД В.Я.Ляшенко.*



1 березня 1946 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой України, Президент Федерації авіаційного спорту України, радник гендиректора "Укрспецекспорт", заступник голови наглядової ради "Укроборонпром" О.В.Галуненко.*



1 березня 1951 р. *народився головний штурман ПС ЗС України (2004-2009), науковий співробітник науково-методичного відділу ЦОТД С.П.Сафронов.*



1 березня 1953 р. *народився директор ДП МО України "Луганський АРЗ" О.І.Мостовий.*



2 березня 1942 р. *народився військовий льотчик, командир авіаційної групи (військово-транспортної) ВПС України (1993-1994) П.М.Матюхін.*

3 березня 1944 р. *здійснив перший політ винищувач-бомбардувальник Як-9Б, А.І.Кокін.*



3 березня 1958 р. *народився заступник командувача ПС ЗС України з БП та ВНЗ – начальник управління бойової підготовки ПС ЗС України (2007-2008) О.Л.Харитонов.*

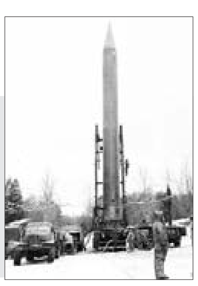
4 березня 1896 р. *народився командувач ПДВ СРСР (1946-1947) В.В.Глаголєв.*

4 березня 1919 р. *народився Генеральний конструктор ДКБ "МіГ"(1971-1997), академік АН СРСР, двічі Герой Соціалістичної Праці Р.А.Бєляков.*

4 березня 1932 р. *створена морська дослідна станція НДІ ВПС у м. Севастополь, зараз ДНВЦ ВС ЗС України (м. Феодосія).*



4 березня 1954 р. *народився начальник Центрального науково-дослідного інституту озброєння та військової техніки ЗС України О.В.Василенко.*



4 березня 1959 р. *прийнято на озброєння БР середньої дальності Р-12/SS-4/"Sandal" – комплекс "Маяк". Перша система озброєння РВСП.*

4 березня 1961 р. *здійснено перше у світі перехоплення балістичної ракети протиракетною системою (полігонний комплекс ПРО "А", створений під керівництвом Г.В.Косунька, і протиракета В-1000 П.Д.Грушина).*

Это многих славных путь

Продовження. Початок в №3.

Так, в ночь с 2 на 3 октября 1943 года вылетел с молодым штурманом на боевое задание в район станции Мелитополь. На боевом курсе самолет был пойман прожекторами и подвергся сильному обстрелу зениток. От осколков снаряда летчик получил



Гв.ст.л-т И. Оглоблин.

4 ранения, а на самолёте были пробиты бензобак, левое колесо и полфюзеляжа. Несмотря на ранения и большую потерю крови, Шибанов, закрыв пробоину бензобака левой рукой, вывел самолет на цель и дал возможность штурману отбомбиться. От сброшенных бомб на станции возник большой очаг пожара. Истекая кровью, собрав последние силы, привел самолет на свой аэродром и благополучно посадил. В боях за город Мелитополь он совершил более 30 боевых вылетов.

В ночь с 27 на 28 сентября 1943 года, при выполнении боевого задания в районе Никополя, самолет гвардии лейтенанта И. Оглоблина был подбит зенитной артиллерией противника. Продолжать полет было невозможно. Экипаж произвел вынужденную посадку в тылу противника, замаскировал самолет, а сам стал пробиваться к своим. 1 октября они натолкнулись на группу местных жителей, которые скрывались в плавнях от немцев, через них удалось установить связь с небольшим партизанским отрядом. До 25 октября 1943 года лётчики находились в этом отряде и только после этого были переброшены к своим. Однако они знали, как дорого обходится нашей Родине каждый самолет. И уже 30 октября 1943 года, взяв с собой необходимые запасные части, гвардии лейтенант Оглоблин вместе со старшим техником эскадрильи гвардии лейтенантом Бардиным вылетели в район подбитого самолета. За одну ночь самолет был восстановлен. На следующую ночь гвардии лейтенант Оглоблин на своем самолете прилетел на аэродром. В память о днях, проведенных в партизанском отряде, и о том, что самолет был сохранен партизанами, самолету было присвоено наименование "Партизан".

В этот период полк понёс очередные потери и в личном составе, и в боевой технике. Так, 11 сентября погиб экипаж гвардии сержанта Кулагина: после взлёта и набора высоты 70-80 метров самолёт с глубоким креном столкнулся с землёй. Вероятнее всего, имела место ошибка в пилотировании самолёта. Не вернулись с выполнения боевого задания экипажи Бушуева, Сокирняка, Стёркина. Две машины были потеряны в результате столкновения с землёй при полётах на сверхмалых высотах в условиях тумана. Оба экипажа получили ранения. 16 декабря самолёт, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Суворовым, при осуществлении посадки на один из полевых аэродромов просто взорвался. Экипаж остался жив. Причиной оказалась мина, оставшаяся в земле ещё с момента отхода немецких войск и не обнаруженная нашими сапёрами.

Под натиском наступающих частей Красной Армии враг отступал на Запад. В октябре 1943 года был освобожден город Мелитополь. За отличное выполнение боевых заданий в период проведения Мелитопольской и Никопольской операций, за проявленное мужество и героизм всему личному составу полка Верховным Главнокомандующим была объявлена благодарность. Всего за период Мелитопольско-Никопольской операции полком было выполнено 2 284 боевых вылета.

С 29 октября 709-й гвардейский полк ночных бомбардировщиков стал именоваться 25-й гвардейский полк ночных бомбардировщиков и вошёл в состав 9 гбад 8-й армии 4-го Украинского фронта. Часть перебазировалась на аэродром Аккермен (Запорожская область).

Наибольшее количество боевых вылетов в полку (по состоянию на 30.12.43 г.) совершили: штурманы звена гвардии старшие лейтенанты В. Константинов (653), А. Сафонов (600), И. Томашевский (581), пропавший без вести 30 ноября 1943 года в районе г. Никополь заместитель командира авиаэскадрильи гвардии старший лейтенант Д. Бушуев (530), штурман звена гвардии старший лейтенант Г. Смирнов (530), командир звена гвардии старший лейтенант И. Оглоблин (530).

Крымская операция (декабрь 1943 год – май 1944 год)

В этот период на полк возлагались воздушная разведка, бомбометание (в том числе и по морским целям), доставка грузов для морских десантов. При выполнении бомбометаний по водным судам противника в боевом порядке полка специально выделялись экипажи для подавления зенитных средств, а ночью – и для подсвечивания целей САБами. В лунные ночи задачи выполнялись, в основном, парами и звеньями, заход при этом выполнялся в направлении на Луну. Бомбы сбрасывались, в основном, с планирования, с высот 600-700 м, после чего выполнялся уход от цели на максимально возможной скорости.

Новой задачей, которую пришлось освоить личному составу в этот период, стала фоторазведка. Проходила следующим образом. За 1-2 км до цели занималась (или выдерживалась) высота полёта в 1,5-2 км, выполнялось пикирование под углом в 25-30 на скорости 170-180 км/ч и сбрасывалась ФОТАБ-35. До момента срабатывания бомбы самолёт уже находился в горизонтальном полёте на высоте 400-600 м. Надо было всё выполнить ювелирно, т.к. при малейшем попадании света прожектора или ФОТАБ на фотоаппарат его пленка засвечивалась.

С 20 января 1944 года полк начал "работать" по Никопольскому плацдарму немцев и по их группировке в Крыму. С 8 апреля боевые задачи, выполнялись только на территории Крыма.

В ночь с 23 на 24 января, при выполнении боевой задачи экипаж гвардии младшего лейтенанта Рыжова и гвардии младшего лейтенанта Обух "получил" пулю в САБ-3. Начал срабатывать взрыватель, но у штурмана реакция оказалась быстрее: он успел выкинуть бомбу из кабины!

С 28 марта командование полком принял гв. м-р В. Андреев.

Дважды в этот период отличился гвардии старший лейтенант Шинаков. Сначала он, произведя 23 марта посадку на вражеской территории, вернулся через несколько дней со своим штурманом в родную часть. А затем, 13 апреля, во время выполнения полёта, снизился до высоты 7-10 метров, где не справился с управлением и разбил самолёт, получив при этом тяжёлые ушибы.

16 апреля гвардии старшие лейтенанты И. Оглоблин, В. Константинов и И. Томашевский были удостоены звания "Герой Советского Союза".

С 20 апреля полк вошёл в состав 2-й гбад и стал базироваться на аэродроме Дорт-Куль в Крыму.

В мае один из самолётов был сбит над территорией, занятой противником, экипаж выполнил вынужденную посадку и пешком вернулся в свою часть, преодолев по пути Сиваш.

11 мая полк понёс последнюю потерю за годы войны: По-2, пилотируемый экипажем гвардии лейтенанта Ревина, не вернулся с боевого задания. А на следующий день боевая работа полка завершилась.

Однажды личному составу полка удалось склонить к посадке на аэродроме Дорт-Куль самолёт Ju-52. Это случилось в ночь с 9 на 10 мая. Транспортник вышел на наш аэродром и запросил посадку, с земли ему ответили согласием и тут же переоборудовали "старт" по типу немецкого (выяснение вражеских кодовых световых посылок входило в обязанности специально выделенных для этих целей экипажей-разведчиков По-2). Когда самолёт выполнил посадку, для блокирования движения перед ним поставили два грузовика. Экипаж принял их за встречающих и выключил двигатели. Охрана аэродрома прострелила пневматики шасси и абсолютно без стрельбы захватила 4 члена экипажа и 16 солдат, следовавших из Румынии в Севастополь. В полете отказала радиосвязь, в результате чего была потеряна ориентировка и поэтому не было ничего удивительного в том, что вместо своих севастопольских друзей они встретились с советскими солдатами. Несколько позднее самолёт привели в порядок и перегнали в вышестоящий штаб.

За время участия в освобождении Крыма полк совершил 2 652 боевых вылета, "работая", в основном, по Севастополю. При этом сброшено, кроме обычного бомбового груза, 168 ампул с зажигательной смесью "К.6", а также специальные шипы.

Всего за годы войны полком было выполнено 15667 боевых вылета, было сброшено более 2000 тонн бомб и 15 миллионов листовок. Уничтожено: 61 танк, 32 вражеских самолёта на земле, 640 огневых точек, 787 автомобилей с грузом и боеприпасами, 280 железнодорожных вагона с грузом, 150 складов, 13 морских и речных барж, 49 переправ, 518 зданий, 37 прожекторов. Было вызвано 918 очагов сильных пожаров и 96 сильных взрывов.

260 человек из состава полка за годы войны были награждены орденами и медалями СССР, из них звание "Герой Советского Союза" получили 4 человека, орденом Ленина награждено 11 человек, орденом Красного Знамени – 101 человек, орденом Отечественной войны – 61, Красной Звезды – 232, орденом Александра Невского – 3, медалью "За отвагу" – 21 человек.

Потери самолётов По-2 за период 11 мая 1942 года – 12 мая 1944 года составили 36 самолётов По-2 (из них 21 не вернулся с боевого задания или были сбиты, 4 уничтожены при авианалётах, 3 – попали в число небоевых потерь). Из лётного состава при выполнении боевых задач также погибли стрелок-бомбардир сержант Марченко (05.07.42 г.) и пилот Боев (19.03.43 г.), их самолёты вернулись на аэродром базирования, пилотируемые вторым членом экипажа.

Далі буде.

Сергій Дроздов.

ПРОФІЛАКТИКА

Як вберегтися від гепатиту

Гепатит – одна з найбільш поширених інфекційних хвороб в світі. За приблизними підрахунками медиків, щонайменше чверть мільйона громадян України можуть бути інфікованими вірусами гепатитів В та С. Обидва віруси викликають захворювання печінки, що призводить до розвитку печінкової недостатності, цирозу та раку печінки. Проблема полягає в тому, що, як правило, віруси гепатитів не виявляють себе через явні ознаки. Лише невелика кількість пацієнтів має ознаки хвороби. Люди можуть бути інфіковані роками, не знаючи про це. З цієї причини віруси часто називають "ніжними вбивцями". Люди не звертаються по допомогу, хоча у більшості випадків гепатит можна вилікувати або ж постійно контролювати його перебіг.



Гепатит "С" – найбільш важа форма вірусного гепатиту. Потрапивши у тіло людини, він починає жити в клітинах печінки, впливаючи на нормальну діяльність цих клітин та використовуючи внутрішні механізми клітин печінки для створення власних копій. Вірус гепатиту С дуже стійкий до зовнішнього середовища. Наприклад, в засохлих краплях крові при кімнатній температурі виживає протягом 4 днів. Вірус стійкий при нагріванні до 50 градусів Цельсія.

Варто знати, що вірусний гепатит С передається через інфіковану кров. Запам'ятайте:

– не користуйтесь чужими і не дозволяйте іншим користуватись своїми особистими предметами, на яких може залишатись кров навіть в мікроскопічній кількості, яка невидима для ока людини. Адже вона може стати джерелом інфікування (зубна щітка, леза для гоління, інструменти для манікюру, педикюру, мочалки, гребінці тощо). Ці предмети повинні бути індивідуальними. Якщо в сім"ї є хворий на хронічний гепатит або носій вірусу гепатиту, то ці предмети повинні окремо зберігатись та знезаражуватись після використання;

– не вживайте наркотики, адже є постійна загроза інфікування (при користуванні чужими шприцами, голками, посудом, ватою та іншими засобами для приймання наркотиків);

– при наявності в сім'ї хворого або носія маркерів гепатиту рекомендується використовувати контрацептивні засоби;

– при статевих зв'язках більш ніж з одним постійним партнером необхідно користуватись латексними презервативами при кожному статевому контакті (сперма є одним з небезпечних секретів);

– перед тим, як зробити татуювання чи пірсинг, подумайте про ризик для Вашого здоров'я. Впевніться, що працівник, який робить татуювання, дезінфікує та стерилізує голки та інструменти, використовує одноразові гумові рукавички і старанно миє руки;

– якщо Ви працюєте з кров'ю людини, необхідно суворо дотримуватись стандартних засобів обережності.

Не забувайте, що діагностування та лікування вірусного гепатиту надто коштовні. Виникає ситуація, за якої життя і виживання хворих залежить від фінансової можливості сім'ї. Але переважна більшість українських родин не спроможна самотужки забезпечити відповідне діагностування та лікування.

Тому сьогодні, наприклад, на Вінниччині та в декількох інших областях України проходять проекти за підтримки програми Громадське здоров'я Міжнародного фонду "Відродження", направлені на боротьбу з вірусним гепатитом С. Метою даного проекту є створення передумов для формалізації активістських зусиль та прийняття державної програми в сфері вірусних хронічних гепатитів в Україні шляхом консолідації зусиль громадських організацій, державних органів, різних Міністерств, лікарів та всіх небайдужих.

Необхідно завжди пам'ятати, що набагато простіше запобігти захворюванню, ніж потім його лікувати.

Координатор проектів громадської організації "Незалежність" Тетяна Бордюженко.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ

Холодова кропивниця – що це?



Якщо у вашої дитини після прогулянки по морозній вулиці з'явився виражений свербіж шкіри, відчуття болю або печіння, можливо у неї присутня холодова алергія. Наступними з`являються висипання, схожі на опік від кропиви, – червоні плями або пухирці на поверхні шкіри. Іноді вони можуть зливатися, утворюючи великі ділянки ураження. Трапляється, що прояви алергії з'являються і за 9-18 год. або навіть 1-3 дні після охолодження.

Що ж таке холодова алергія, або холодова кропивниця? І що робити із цією хворобою?

Улюбленою локалізацією холодової алергії, як повідомляє УНІАН, є місця, що не закриті одягом і безпосередньо контактують з холодним повітрям. Це передусім шкіра обличчя, рук, вух, слизова оболонка губ, а згодом і решта ділянок тіла. Часто, крім місцевих проявів алергії, можливі підвищення температури тіла, біль у суглобах, пронос, лихоманка, загальне нездужання. Висипання на шкірі утримуються кілька годин (максимум 48), а якщо вони відновлюються впродовж 6-8 тижнів, то це вже випадок хронічної холодової кропивниці.

Варто згадати і про те, що холодова, як і інші види алергії, за відсутності цілеспрямованого лікування в подальшому з`являється все частіше. Наприклад, після першої появи холодової алергії навіть незначне охолодження рук узимку або миття рук у холодній воді супроводжується набряком шкіри та нестерпним свербежем. Це свідчить про рецидивний і прогресуючий перебіг хвороби.

Окрім рецидивного перебігу кропивниці, тривожною є можливість ускладнень. Серед них найзагрозливішим для життя є анафілактичний шок. Він зазвичай виникає у дітей як реакція на холод під час купання у водоймах, коли охолодження зазнає велика площа поверхні тіла.

До груп ризику належать малюки, схильні до алергійних реакцій, з вогнищами хронічної інфекції (карієс, хронічний тонзиліт, глистяні інвазії тощо). Найнесприятливішою формою холодової кропивниці є сімейна. Перебіг її тяжкий і часом навіть загрожує життю дитини.

Серед дорослих на холодову алергію частіше страждають особи із системними захворюваннями (кріофібриногенемія, кріоглобулінемія), гемолітичною анемією, вторинними формами сифілісу.

Щоб холод не спричиняв дискомфорту, перед тим, як вийти на вулицю (за низької температури повітря), необхідно нанести на відкриті ділянки тіла шар дитячого крему або перекип`яченої олії. Окрім того потрібно використовувати білизну та одяг, виготовлені лише з природних волокон, асортимент яких відповідає порі року. Батькам, які захоплюються загартовуванням дитини, необхідно пам'ятати, що не треба робити з неї моржа. Щоб запобігти тяжким реакціям, не рекомендується купати дітей у холодну пору року в річці, озері, морі. Та й тривале перебування на вулиці в холодну погоду не бажане.

Для запобігання рецидивам холодової алергії необхідно в літню пору розпочати загартовування шкіри. Добре зарекомендували себе обтирання та обливання водою з поступовим зниженням її температури. Спочатку візьміть воду температурою 25-20°С, а надалі через 3-5 днів поступово знижуйте температуру води, доводячи її до 15-10°С. Якщо ви ретельно дотримуватиметеся поступовості щодо зниження температури води та регулярності загартувальних процедур, у дитини не буде жодних неприємних відчуттів. Таке загартовування є лише першим етапом, до якого надалі слід додати контрастні обливання теплою і холодною водою.

Перша допомога при холодовій алергії у домашніх умовах полягає у прийнятті дитиною теплої ванни із відварами череди, ромашки чи з крохмалем, які чинять заспокійливу дію. Також необхідно мати вдома десенсибілізувальні засоби, один з яких треба дати відразу за появи свербежу чи набряку шкіри. Ці препарати не лише зможуть блокувати алергійну реакцію в організмі, а й зменшити неприємні відчуття (свербіж, набряк шкіри). Після надання прешої допомоги обов'язково потрібно звернутися за консультацією дерматолога чи алерголога.

Окрім того, необхідно активно лікувати вогнища хронічної інфекції, підвищувати імунітет, ліквідувати прояви полігіповітамінозу. Щодо дієтичного харчування у разі холодової алергії, то гіпоалергійний раціон вирішального значення не має, але вживання продуктів з алергізувальними властивостями може підтримувати активність алергійних реакцій. До алергенів належать мед, риба, цитрусові, шоколад, суниці тощо, а також індивідуальні алергени. Тому впродовж 1-2 тижнів (після виникнення кропивниці) рекомендується вживати лише низькоалергенні продукти, а також повністю вилучити харчові барвники, добавки та консерванти.

Що вам снилося?

Сни людини можуть провіщати захворювання, які найближчим часом виявляться в людини першими симптомами, вважають російські учені.

Проведене фахівцями дослідження дало змогу дізнатися, яку конкретно хворобу провіщає сон. Так, зіпсовані продукти харчування частіше бачили уві сні люди, у яких через 1-2 місяці починалися проблеми з травленням. Люди, які уві сні часто стикалися з відчуттям, що їх душать, виявилися схильними до розвитку захворювань органів дихання.

Падіння в провалля і біганина нерідко сниться людям із серцево-судинними захворюваннями. Тривожні сни зі стихійними лихами пов'язані із розвитком гіпертонії. Якщо вас переслідує одне з подібних сновидінь – це привід пройти медичне обстеження, рекомендують лікарі.

Шипшина зміцнює серце



Шипшина може бути використана для профілактики серцево-судинних захворювань, довели вчені з Університету Лунда.

У ході експерименту, який тривав протягом 6 тижнів, огрядні добровольці щодня пили напій, в якому містилося 40 г товченої шипшини. У цей час лікарі контролювали в них тиск, чутливість до інсуліну, масу тіла, склад крові. Після проведення експерименту тиск у всіх учасників знизився в середньому на 3,4%, рівень холестерину – на 5-6%. Таким чином ризик розвитку хвороб серця в них знизився на 17%.

Учені вважають, що позитивна дія шипшини пояснюється високим вмістом вітаміну С, який має протизапальний ефект та загальнозміцнювальні властивості.

Вчені назвали хліб однією з основних причин виникнення інфарктів

Дослідники Центру з контролю і профілактики захворювань США визначили 10 продуктів, споживання яких можуть провокувати в людини інфаркти та інсульти. Очолює цей список звичний для всіх хліб.

Власне, винен не сам хліб і хлібобулочні вироби, а надмірний вміст солі в них, зазначає Укрінформ. Саме сіль є причиною підвищеного артеріального тиску в організмі людини. Дослідники відзначають, що нині американці щодоби споживають 3266 мг солі при нормі 2300. А людям старше 50 років і тим, у кого тиск підвищений, взагалі рекомендується щодня споживати лише 1500 мг солі.

Разом з хлібом в небезпечний список потрапили ковбаси, піца, макаронні вироби, їжа швидкого приготування, сири, картопляні чіпси, попкорн, деякі пересолені м'ясні вироби.

Центр з контролю і профілактики захворювань запропонував виробникам продуктів харчування США на 25% зменшити використання солі. Це, вважають медики, дозволить щорічно в масштабах країни зберегти життя 30 тис. чоловік.

Нещодавно Кореспондент повідомляв, що українські виробники цукерок і печива використовують "слонячі" дози небезпечних для здоров'я трансжирів.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

Досвід перемагає не завжди

В рамках Року фізичної підготовки та спорту у військових частинах Збройних Сил України тривають спортивні змагання. Так, у Києві, в Національному університеті оборони України, закінчився традиційний турнір "Офіцерські старти" з міні-футболу серед збірних команд видів Збройних Сил України та установ Міністерства оборони України. Турнір відбувався з 8 по 10 лютого і був присвячений 23-й річниці виведення Радянських військ з Афганістану. Ініціював проведення заходу спортивний комітет Національного університету оборони України.







У турнірі взяли участь 7 команд: збірні від Генерального штабу Збройних Сил України, Національного університету оборони України, Командувань Сухопутних військ та Повітряних Сил Збройних Сил України, Академії Військово-Морських Сил імені П.С. Нахімова, Головного управління розвідки Міністерства оборони України та Національної академії СБУ. Усі команди складаються із десяти гравців та тренера. Вік учасників – від 30 років.

Перший день турніру для команди Командування Повітряних Сил був досить вдалим. Не дивлячись на те, що авіаторам дістався непростий суперник, поєдинок закінчився в нічию. Команда Національної академії СБУ, окрилена перемогою над моряками з рахунком 6:1, одразу почала пресингувати. Наші хлопці продемонстрували справжній бійцівський характер, витримали натиск, і в першому таймі забили в ворота суперників 3 м'ячі. Та, розслабившись у другому таймі, команда Повітряних Сил втратила ініціативу і пропустили 3 голи. Відтак, команди розійшлись з рахунком 3:3, здобувши по одному очку в свої активи.

Другий день – фатальне невезіння. Стовідсоткова нереалізація гольових моментів, пропущені 3 голи від суперників, вихід зі строю ключових гравців – аж ніяк не сприяли команді Повітряних Сил виходу до фіналу.

День третій: за 5-6 місця команда КПС змагались з ГУР. З рахунком 6:1 знову програш військових авіаторів.

Підводячи підсумки турніру, капітан команди Командування Повітряних Сил підполковник Володимир Коваль пояснив досить невдалий виступ перш за все невезінням. – Про рівень майстерності наших хлопців свідчить те, що кращим захисником турніру визнано гравця саме нашої команди, майора Вадима Білоуса. У нас також було досить багато гольових моментів, але м'яч просто не ліз у ворота суперників. Ще одна з причин – середній вік нашої команди 40 років, в той час як вік решти команд-учасниць ледь за 30. Тому, можна сказати, що у міні-футболі досвід перемагає не завжди.

За підсумками "Офіцерських стартів" перемогу здобули господарі турніру, команда Національного університету оборони України.

Закриваючи турнір, до команд-учасників звернувся перший заступник начальника Національного університету оборони України – голова Спортивного комітету цього навчального закладу генерал-майор Віктор Тарасов. Він наголосив на важливості заходів щодо вшанування учасників бойових дій на території інших держав задля збереження традицій та зміцнення бойового духу сучасними поколіннями військовиків.

– Висловлюю вдячність усім небайдужим, хто відгукнувся на пропозицію Національного університету оборони України взяти участь у змаганнях. Ми маємо змогу вкотре у дружній атмосфері і чесній боротьбі виявити найкращу серед представлених команд, – наголосив генерал-майор Віктор Тарасов.

За інформацією начальника навчально-наукового центру фізичної підготовки та спортивно-оздоровчих технологій Національного університету оборони України полковника Юрія Фіногенова, який брав участь у бойових діях в Афганістані, матчі турніру проводились за олімпійською системою для двох підгруп. Змагання проходитимуть у три тури. По закінченню "Офіцерських стартів" відзначили кращих голкіпера, захисника, гравця та нападника турніру.

Полковник Юрій Фіногенов також висловив переконання у тому, що подібні змагання є важливим елементом у низці заходів в рамках оголошеного начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України Року фізичної підготовки та спорту.

Олександр Олехнович. "Крила України".

БОКС



Кличко і Чісора обмінялись люб'язностями

На традиційній передпоєдинковій прес-конференції Віталій Кличко і Дерек Чісора сказали на адресу один одного кілька "незлих тихих слів".

Віталій сказав, що у Чісори хороші дані, він злий і голодний, але є одне "але": у нього не той суперник. Чісора повторив свій прогноз стосовно того, що відправить Кличка у нокаут у восьмому раунді. "Люблю цифру вісім, вона символізує нескінченність", – роз'яснив Чісора. Віталій здивувався такому прогнозу і побажав Дереку хоча б протриматись до восьмого раунду. Чісора, в свою чергу, заявив, що не боїться підстаркуватих людей.

Тим часом тренер британського супертяжа переживає за здоров`я Віталія Кличка. Дон Чарльз попросив свого колегу Фріца Здунека, який тренує чемпіона світу WBC Віталія Кличка, простежити за тим, щоб українець вийшов здоровим в ринг 18 лютого в Мюнхені.

Нагадаємо, що минулого року у Чісори був запланований бій з Володимиром Кличком, який довелося скасувати через травми українця.

"Дуже радий знову прибути на бій в Німеччину. Прошу свого колегу Фріца Здунека простежити, щоб Кличко живим і здоровим вийшов на ринг в суботу", - цитує Чарльза Sportbox.ru.

Нагадаємо, що сам поєдинок відбудеться в суботу. На нього продано 12 500 білетів.

ХОКЕЙ

Збірна України з хокею посіла 2 сходинку турніру Eurochallenge

Вчора українська збірна з хокею у непростому матчі поступилась збірній Італії з рахунком 4:5 за результатами післяматчевих булітів.

По ходу гри італійці постійно змушували наших хлопців відігруватись, але основний час переможця не виявив. Післяматчева лотерея виявилась більш щасливою для гостей з Апенінського півострова. Це була остання гра турніру Eurochallenge. В загальному заліку Україна посіла друге місце, пропустивши вперед італійців. Третіми виявились румуни.

ТЕНІС

Невдалий старт Довгополова

Тенісний турнір ATP ABN AMRO World на хардовому покритті, який цими днями проходить в Нідерландах, м. Роттердам, виявився нещасливим для нашого співвітчизника Олександра Довгополова.

19-та ракетка світу і 6-ий номер посіву на турнірі – Довгополов, не зміг здолати опору поляка Лукаша Кубота, який в рейтингу ATP займає 58-му сходинку. За дві години і двадцять дві хвилини Довгополов виграв один сет і програв два: 7:6, 4:6, 2:6.

Долгополов у впертій боротьбі виграв перший сет, але потім польський тенісист зміг зібратися і переломити хід гри. На рахунку поляка – 5 ейсів і 6 подвійних помилок, а Долгополов 6 разів подавав навиліт і тричі помилявся на подачі. Матч тривав 2 години та 22 хвилини. Таким чином, Кубот зрівняв рахунок в особистому протистоянні з українцем – 1:1.

У другому раунді Лукаш зіграє з переможцем матчу між фіном Яркко Ніеміненом і місцевим тенісистом Ігором Сейслінгом.

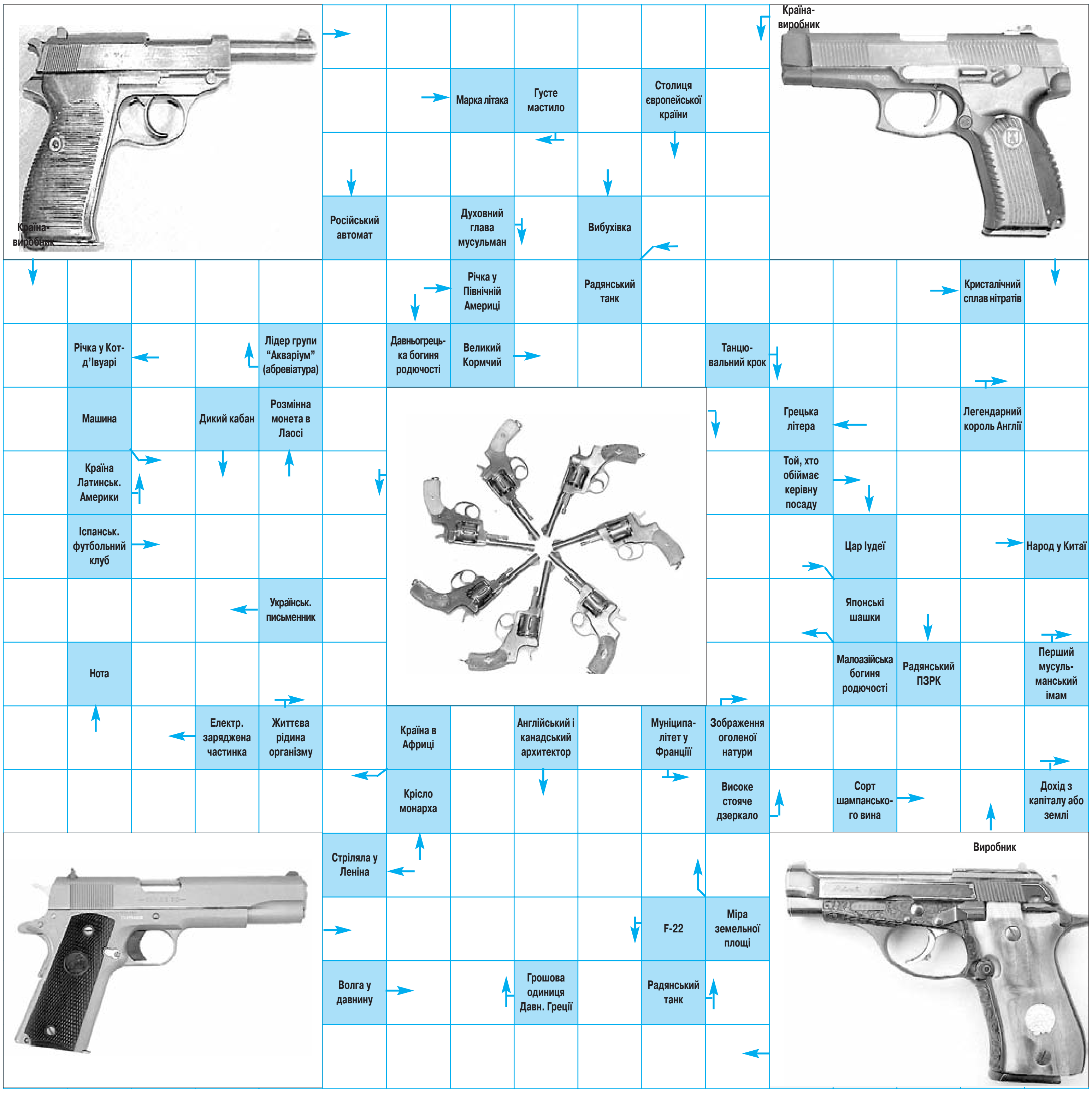
ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.

Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: Ю. Ігнат.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Тир. 3400 (на місяць) Зам. № 122206.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

								7
			3		9		5	2
					5			8
	6	1					7	
4		7		5		1		9
	8					2	4	
5			9					
7	9		6		2			
3								

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 6



АВТОДРОМ

У Чикаго дебютував Hyundai i30



На автосалоні у Чикаго відбувся північноамериканський дебют автомобіля Elantra GT, який на європейському ринку пропонуватиметься як Hyundai i30. За задумом творців, саме ця автівка має конкурувати із такими суперниками, як Volkswagen Golf, Ford Focus та Mazda 3. Екстер'єр новинки виконано за мотивами нового фірмового дизайну "Fluidic Sculpture".

Під капотом корейські інженери встановили чотирициліндровий 1,8-літровий двигун, який працюватиме у парі із шестиступінчастими автоматичною або механічною коробками передач. Мотор здатен продукувати 148 к.с. і, за оцінками експертів, демонструє краще у своєму класі співвідношення – 82,2 к.с. на літр об'єму. Споряджена маса автівки складає 1262 кг і є найнижчим показником у порівнянні з конкурентами. Мабуть, саме це дозволяє автомобілю витрачати 8,4 літра у міському та 6,2 у заміському циклі на сотню кілометрів пробігу. Такі показники роблять Hyundai i30 найекономічнішого серед конкурентів. Як стверджують у компанії, кузов автівки виконано на 36 відсотків із міцної сталі, 21 відсоток із надміцної.

У свою чергу, водієві буде запропоновано три режими роботи систем автомобіля – Comfort, Normal і Sport, кожний з яких налаштований відповідним чином. Hyundai i30 також обладнали "прихованою" камерою заднього огляду, що розміщена під лейблом Hyundai та активується при включенні заднього ходу. Також тут є підігрів передніх сидінь, фари, які здатні налаштовуватися в автоматичному режимі, багатофункціональне кермо, круїз-контроль, система Hyundai Blue Link з Bluetooth та інше. Ціни на новинку, а також те, коли автівку зможуть побачити українські шанувальники марки, не повідомляють.

Сергій Клименко. "Крила України". Фото infocar.ua.

ВИДАТНІ УКРАЇНЦІ

Під знаком Леся Курбаса

Нещодавно Верховна Рада України прийняла рішення про урочисте відзначення 125-річчя від дня народження видатного українського режисера, актора, драматурга, публіциста, перекладача Леся Курбаса.



Народився майбутній теоретик театру 25 лютого 1887 року в місті Самбір (тепер Львівської області) у родині акторів галицького театру Степана та Ванди Курбасів (за сценою Яновичі). Навчався у Тернопільській гімназії, у Віденському та Львівському університетах. Тому цілком природно, що Лесь увібрав у себе все те, що могла дати йому європейська культура. 1916 року вступом до театру Миколи Садовського розпочалася акторська творчість Леся Курбаса.

Став організатором та головною рушійною силою театру пошуків нових форм втілення сучасної та класичної драматургії, який 1917 року отримав назву "Молодий театр" та об'єднав під своїм дахом молодих акторів.

Лесь Курбас був засновником спочатку політичного (1922-1926), а потім і філософського (1926-1933) театру в Україні. У виставах свого філософського театру "Березіль" (Харків) Курбас малює всесвіт, де головним стає особлива довіра до життя людини у всіх його супереччностях.

Драматургом для "березільців", п'єси якого були співзвучні їхнім естетичним засадам, став Микола Куліш.

На сцені "Березолю" було здійснено оригінальні постановки п'єс, що викликали жвавий інтерес глядачів і гострі дискусії в театральних колах. Курбас брав активну участь у культурному житті: викладав у музично-драматичному театрі, виступав як театральний критик і публіцист в газетах та журналах, ведучи боротьбу з поширеними у той час тенденціями спрощенства, вульгаризації мистецтва.

У жовтні 1933 року його звинуватили в ідеологічних помилках і звільнили від художнього керівництва театром. А невдовзі заарештували. Розстріляли в 1937-му. І могила на Соловках невідома до цього часу.

Реабілітували Леся Курбаса посмертно у 1957 році. 21 грудня 1991 р. Кабінет Міністрів України постановою № 367 скасував постанову Ради Народних Комісарів УРСР від 17 грудня 1933 р. "Про позбавлення Л. Курбаса звання народного артиста УРСР".